

Mötesbok: Kommunstyrelsen (2017-02-14)

Kommunstyrelsen

Datum: 2017-02-14

Plats: Kommunstyrelsens sammanträdesrum

Kommentar:

Dagordning

KS kl 15.00 - KS sammanträdesrum, pinnkod 8179

Beslutsärenden

14/17 Kommunstyrelsen - Uppdragsplan	3
15/17 Finans- och kraftrapport december 2016	14
16/17 Val av politisk representant i lokal styrgrupp för Fairtrade City	21
17/17 Avsägelse - ombud i bolagsstämma Hans Lindberg (S)	24
18/17 Val av representanter i Umeå kommuns folkhälsoråd	28
19/17 Nominering till styrelsen för Kommuninvest ekonomisk förening	31

Till kommunfullmäktige

20/17 Reviderad investeringsbudget för 2017	33
21/17 Motion 6/2016 - Kommunalt barnombud all samhällsplanering utifrån ett barnperspektiv	47
22/17 Motion 23/2016 - Stoppa skatteflykten av kommunala medel	54
23/17 Motion nr 25/2016 - Ge äldre möjlighet att välja gemenskap istället för ensamhet	60
24/17 Antagande - Detaljplan för östra delen av Dragonfältet, Umeå 5:1 m.fl.	69
25/17 Revidering av "Äldreplan i Västerbotten 2013-2020 med utblick mot 2040" - Rekommendation från AC Konsensus	397
26/17 Generella föreskrifter och villkor (riktlinjer) för kommunal färdtjänst	413

Anmälningssärenden

27/17 KS - Anmälningssärenden februari 2017	430
---	-----

Diariennr: KS-2017/00103

**Kommunstyrelsen, fastställande av uppdragsplan
och målmatris 2017 för kommunstyrelsens egna
verksamheter**

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar

att fastställa uppdragsplan och målmatris 2017.

Ärendebeskrivning

Tillväxt och stödfunktionerna har upprättat uppdragsplan och målmatris för Kommunstyrelsens egna verksamheter.

Beslutsunderlag

Uppdragsplan, målmatris

Beslutet ska skickas till

Kommunstyrelsen

Jonas Jonsson
stadsdirektör

Johan Gammelgård
tillväxtdirektör

Birgitta Forsberg
personaldirektör

Susanne Aidanpää
ekonomidirektör

Tjänsteskrivelse

Dnr: KS-2017/00103

Jan Bergman
kommunikationsdirektör

Roger Svärd
ekonomichef

§ 45

Diariennr: KS-2017/00103

Kommunstyrelsen - Uppdragsplan

Beslut

Kommunstyrelsen beslutar

att fastställa uppdragsplan och målmatrix 2017.

Reservation

Ulrika Edman (V) (se reservationstext nedan)

Ärendebeskrivning

Tillväxt och stödfunktionerna har upprättat uppdragsplan och målmatrix för Kommunstyrelsens egna verksamheter.

Beslutsunderlag

Uppdragsplan, målmatrix

Beslutet ska skickas till

Kommunstyrelsen

Arbetsutskottets beslutsordning

Yrkanden

Ulrika Edman (V) - Att det under punkt 17 "Utvärderingen genomförs enligt plan" i utvärderingen av "en gemensam förvaltning" innefattar "samtliga AU samt förstärkta presidier i nämnder som saknar AU" istället för endast nämndernas presidium.

Propositionsordning som godkänns

Bifall till tjänsteskrivelsen mot Edmans yrkande. Ordföranden finner att arbetsutskottet bifaller förslag i tjänsteskrivelsen.

Reservation

Vänsterpartiet välkomnar att utvärderingen äntligen kommer igång, men eftersom uppdraget inte varit uppe till politiken sedan Vänsterpartiets uppdrag "Att utvärdera effekten av beslutet om en gemensam förvaltning

avseende ekonomi, interna och externa processer samt kvalitativa aspekter" klubbades i KF så känner vi oss manade att komma med synpunkter SAMT med önskan om att dessa synpunkter lyft/förtydligas på torsdagens KSAU 17-01-26 med ett tydligt förslag till beslut (enligt punkt 1):

- 1) Angående intervjuerna anser V att det är det viktigt att spegla den politiska kartan så korrekt som möjligt. Som tjänstepersons beslutet nu är kommer Vänsterpartiet som det tredje största partiet i kommunen att (förutom när det gäller gruppleddare) exkluderas från detta. Det anser inte vi vara demokratiskt rimligt. Om tid hade funnits hade det varit optimalt att intervjuerna skulle gälla samtliga nämnders ledamöter. Men vi nöjer oss med att vi vill byta ut texten "Samtliga presidier" till "Samtliga AU samt förstärkta presidier i nämnder som saknar AU".
- 2) Vi saknar även en tydlig uppdragsbeskrivning. Vad kommer PWC att titta på? Var har uppdraget till utredningen formulerats? Vad är målsättningen med utvärderingen? Vad ska utvärderas och i förhållande till vad? Står det PWC fritt att lägga upp innehållet i utvärderingen? Kommer det att tydligt framgå vilka effekterna har blivit längre ned i styrkedjan? Vilka funktioner/processer ändrades när den gemensamma förvaltningen togs i bruk? Hur har dessa funktioner / processer blivit i förhållande till tidigare? Hur har förändringarna uppfattats av de olika verksamheterna?

Enligt dåvarande kommundirektören Jan Björinge, som åkte runt i andra kommuner redan 2009 och talade om detta, skulle den nya organisationen innebära:

- En effektivare politisk styrning med snabbare genomslag för mål och styrande strategier. Det sker genom att nämnderna får tillgång till kommunorganisationens samlade kompetens och genom nya former av samverkan över nuvarande förvaltningsgränser.
- Frigörande av resurser från stödjande funktioner till förmån för kärnverksamheter. Det sker genom samordning av stödfunktioner som idag är uppdelade mellan tio förvaltningar.
- Fortsatt förbättring av service och kvalitet i kommunens kärnverksamheter. Det sker dels genom överföring av resurser från stödjande funktioner, dels genom ökad brukar- och medborgarorienterad samverkan över nuvarande förvaltningsgränser.

Det är intressant att nu år 2017 jämföra målbilden med effekterna av denna gigantiska omorganisation/ förändringsarbete vilken kom att

Umeå kommun

Kommunstyrelsens arbetsutskott

Protokollsutdrag

2017-02-07

påverka alla politiska sammansättningar och de dåvarande förvaltningarnas stödfunktioner. Vad blev effekterna av att bilda en förvaltning och att centralisera många stödfunktioner? Upplever politikerna i nämnderna att inflytandet och styrningen har ökat? Var finns de 100 mkr som kommunen som skulle bli effektiviseringen genom förändringen? Pengar som det sas skulle förstärka första linjen. Blev den visionära retoriken verklighet?

Justerares sign:

Utdraget bestyrks:



Kommunstyrelsen

Nämnd:

Kommunstyrelsen

Ordförande:

Hans Lindberg(s)

Uppdrag

Kommunstyrelsen arbetar för goda livsvillkor där jämställdhet och barnperspektivet är viktiga hörnpelare. Genom en bra dialog med medborgare och näringsliv samt strategiska allianser skapas förutsättningar som bidrar till en hållbar tillväxt.

Område Tillväxt ska samordna och leda det övergripande tillväxtfrämjande arbetet som ska leda till att Umeå blir en attraktiv och hållbar plats att bo och verka i. Detta utförs av verksamheterna näringslivsservice, övergripande planering, mark- och exploatering, internationellt och MR samt VIVA (som dock ligger under gymnasie- och vuxenutbildningsnämndens ansvarsområde). Tillväxt roll är att samordna och leda ett kommungemensamt strategiskt arbete som bidrar till hållbar tillväxt.

De kommungemensamma stödfunktioner, Administration och Kommunikation, Ekonomifunktionen samt Personalfunktionen, skapar förutsättningar så den kommunala verksamheten har rätt förutsättningar att göra ett gott arbete för sina medborgare.

Särskilda uppdrag denna period:

1. Att inrätta en kommission för ett socialt hållbart Umeå. Kommissionen ska analysera skillnader i livsvillkor i Umeå kommun mellan grupper och geografiska områden, samt ge förslag på konkreta åtgärder för en socialt hållbar utveckling i hela Umeå kommun.
- Förvaltningen skapar ett fakta- och analysunderlag utifrån ett helhetsperspektiv. Detta visualiseras för KS AU som gör analyser och därefter skickar underlaget till folkhälsorådet som blir själva kommissionen. Folkhälsorådet ansvarar för arbetet och processerna med avstämningar till KS AU.
2. Att Umeå C organiserar näringsidkare och fastighetsägare i kommundelarna för att utveckla deras centrumkärna.
- Förvaltningen verkar för att liknande strukturer som Umeå C skapas i kommundelarna.
3. Att arbeta fram en näringslivsstrategi för att möjliggöra fler etableringar och nysatsningar.
- En handlingsplan avseende näringslivsutveckling innefattande nulägesbeskrivning, analys samt prioriteringar och övergripande mål fram till 2022 ska arbetas fram.

Uppdragsplan 2017-2020 Kommunstyrelsen



4. Att ta fram en strategi för hur besöksnäringen ska utvecklas.
 - En strategi för besöksnäringens utveckling i Umeå innefattande nulägesbeskrivning, analys samt prioriteringar och övergripande mål fram till 2022 ska arbetas fram. Denna ska kompletteras med en handlingsplan/aktivitetsplan med de kortsiktiga målen och aktiviteter per verksamhetsår.
5. Att effektivisera lokalförsörjningen inom kommunen.
 - Förvaltningen arbetar fram ett programområde för effektivisering av lokalförsörjningen.
6. Att utöka mängden byggklar mark.
 - Förvaltningen har påbörjat arbetet utifrån gällande uppdrag om ökat bostadsbyggande och tillgång till mer byggklar verksamhetsmark.
7. Att samordna planeringen av förskolor, skolor, vård- och omsorgsboenden vid utvecklandet av bostadsområden med AB Bostaden på ett klimatsmart sätt.
 - Dialog och analys genomförs i samarbete med AB Bostaden och andra fastighetsaktörer för att säkerställa att bästa lösning sker utifrån ett övergripande helhetsperspektiv.
8. Att ta fram en tidplan för att möta målet om att nå en fossilfri kollektivtrafik år 2020.
 - Uppdraget gäller UKF.
9. Att ta fram en plan för att fjärrvärme och el ska bli fossilfri.
 - Uppdraget gäller UKF/Umeå Energi AB.
10. Att utreda hur fordonsflottan ska bli fossilfri.
 - Utgångspunkt i utredningen är vad som krävs för en fossilfri fordonflotta enligt nationella målsättningen.
11. Att utreda förutsättningarna för att bygga förskolor och skolor fossilfritt/klimatneutralt.
 - Förvaltningen genomför en utredning av som krävs för detta. Den senaste miljötekniken ska utredas och ständigt uppdateras, för att förskolor och skolor ska kunna byggas fossilfritt/klimatneutralt.
12. Att G/C-strategin ska ses över och ingå in den övergripande planeringen.
 - Förvaltningen visualiserar vad som finns i gällande översiktsplan samt analyserar behov av justeringar. Framkomlighet och utrymme för GC ska tillskapas i befintliga områden och gatunät.
13. Att arbeta fram en plan för att minska sjukskrivningarna.
 - Förvaltningen presenterar en plan efter dialog med verksamheterna, de fackliga organisationerna och personalutskottet.
14. Att utveckla och effektivisera investeringsprocessen.
 - Förvaltningen har påbörjat arbetet utifrån gällande uppdrag.
15. Att utreda/utvärdera samtliga investeringsanslag i syfte att skapa utrymme för tillkommande och förändrade investeringsbehov.
 - Förvaltningen har påbörjat arbetet utifrån gällande uppdrag.
16. Att utreda äskade investeringar utöver plan. Dessa ska beslutas av kommunfullmäktige.
 - Förvaltningen har påbörjat arbetet utifrån gällande uppdrag.

Uppdragsplan 2017-2020 Kommunstyrelsen



17. Att utvärdera effekten av beslutet om en gemensam förvaltning avseende ekonomi, interna och externa processer samt kvalitativa aspekter.

- Utvärderingen genomförs enligt plan.

Yttre kvalitet

Övergripande mål:

Umeås tillväxt ska klaras med social, ekologisk, kulturell och ekonomisk hållbarhet med visionen om 200 000 medborgare år 2050.

Det sker genom fortsatt målmedvetet arbete i enlighet med den strategiska planen och översiktsplanens intentioner, strategierna för hållbar tillväxt och fortsatt utveckling enligt bebyggelsescenariot Umeå 200 000 invånare. Intentionerna följs upp i aktualiseringsprocessen varje mandatperiod och stäms av årligen.

- Vi ska skapa förutsättningar för fler företag och fler arbetstillfällen i Umeå.
- Förvaltningen arbetar fram/reviderar handlingsplan avseende näringslivsutveckling med en horisont gällande 2017-2022. Förvaltningen arbetar fram/reviderar handlingsplan avseende besöksnäringen med en horisont gällande 2017-2022.
- För att klara framtidens utmaningar ska vi utveckla demokratin och stärka sociala tilliten tillsammans med ideella sektorn.
- Vi ska vidareutveckla vårt dialogarbete i enlighet med utvecklingsstrategin "alla ska vara med!".
I kommande exploateringar tas stor hänsyn till miljöpåverkan med ambitionen att sätta människan i centrum för en långsiktig social utveckling. I detta sammanhang är samverkan med den ideella sektorn avgörande när det gäller att lösa gemensamma utmaningar som bl.a. integration och folkhälsa.
- Vi ska öka bostadsbyggandet till 2000 enheter per år.
- Arbete är initierat utifrån prioriterad resursförstärkning och återredovisas tertialvis.

Uppdragsplan 2017-2020 Kommunstyrelsen



Inre kvalitet

- Vi ska ha attraktiva och hälsofrämjande arbetsplatser.
- Den övergripande kompetensförsörjningsplanen och plan för att minska sjukskrivningarna är utgångspunkt för en framtida kompetensförsörjning och friskare arbetsplatser.
- Vi ska ha ett närvarande ledarskap som skapar förutsättningar för goda resultat.
- Stadsdirektörens Färdplan Ledningsstruktur har riktlinjer för chefsförsörjning, tydligt chefsuppdrag och chefstäthet. Riktmärket för antalet medarbetare per chef ska genomföras inom en 3 års period.
- Vi ska ha engagerade medarbetare med rätt kompetens.
- Arbetet med medarbetarskap och värdegrund – MÖTS fortsätter. Nämndernas kompetensförsörjningsplaner ska tydliggöra behov och insatser för olika yrkesgrupper så att kompetenser kan tryggas utifrån verksamheternas behov.
- Vi ska ha heltid och tillsvidareanställning som norm.
- Införande av heltid inom vård och omsorg slutförs under våren 2017. Plan för heltid i övriga verksamheter tas fram senast december 2017 enligt centrala avtal. Personalfunktionen får i uppdrag att skapa en gemensam bemanningsprocess för vård och omsorg och förskola/skola i syfte att öka kontinuiteten i bemanningen och minska timanställningar och korttidsfrånvaro. Resursförstärkning ges 2017-2019 för att ge effekter i verksamheterna succesivt fram till 2020.

Ekonomi

- År 2020 ska resultatet i förhållande till skatteintäkter, generella stadsbidrag och utjämning uppgå till lägst 1 procent.
- God ekonomisk hushållning innebär att verksamheten bedrivs långsiktigt, ändamålsmässigt och effektivt och att ekonomiska aktiviteter sker i enlighet med lagar, regler och etablerade normer. Den ekonomiska planeringen ska utgå från försiktighetsprincipen. De tillgängliga resurserna bestämmer graden av måluppfyllelse – ekonomin sätter gränser och förutsätter optimalt resursutnyttjande.

Ekonomiska ramarna för perioden redovisas i tabellen här nedanför.

Driftbudget, tkr	Budget 2016	Budget 2017	Plan 2018	Plan 2019	Plan 2020
Nettokostnader, Kommunstyrelsen	328 300	936 081	993 665	1 059 585	1 104 753
- varav överfört från Kommungemensamt*		510 781	554 865	600 485	639 053

*överföring från Kommungemensamt avser kostnader för avskrivningar, pensioner och omställningsfond.

Investeringarna för år 2017-2020 är ännu inte beslutade av kommunfullmäktige.

Fokus:	Namn:		Målvärde:		2014	2015	2016	2017	2018	Nämnd/ Bolag
Byggande	Planberedskap	Bostäder	Detaljplanberedskap på kommunal mark för bostäder, varav 50% byggklart (antal) (omfattar ca två års produktion)	Målvärde			1000	1500	2000	KS
				Utfall/Prognos:	1050	898	1500			
		Verksamheter	Detaljplanberedskap på kommunal mark av verksamhetslokaler (kvm) (omfattar ca två års produktion)	Målvärde			200000	300000	400000	KS
				Utfall/Prognos:	600000	600000	220000			
Sjukfrånvaro			Sjukfrånvaro (%)	Målvärde			6,5	6,0	5,5	KS
				Utfall/Prognos:	6,3	6,8	7,3			
Ekonomiskt resultat			Resultat i förhållande till skatteintäkter, generella statsbidrag och utjämning ska uppgå till 1 procent år 2020 (%).	Målvärde			0,2	1,0	1,2	KS
				Utfall/Prognos:	-0,01	-0,7	1,3			

Diariennr: KS-2016/00066

Finans- och kraftrapport december 2016

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar

att godkänna Finans- och kraftrapport december 2016

Ärendebeskrivning

Med anledning av de regler och delegationer som kommunstyrelsen och kommunfullmäktige beslutat om avseende finans- och kraftverksamhet rapporteras månadsvis positioner och genomförda affärer för att kommunstyrelsen ska vara uppdaterad om dessa verksamhetens positioner samt att beslutade regler och ramar följs.

Beslutsunderlag

Finans- och kraftrapport december 2016

Beredningsansvariga

Anna-Karin Nilsson

Anna Westerlund

Beslutet ska skickas till

Lennart Malm

Anna Westerlund
finanscontroller

§ 22

Diariennr: KS-2016/00066

Finans- och kraftrapport 2016

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar

att godkänna Finans- och kraftrapport december 2016

Ärendebeskrivning

Med anledning av de regler och delegationer som kommunstyrelsen och kommunfullmäktige beslutat om avseende finans- och kraftverksamhet rapporteras månadsvis positioner och genomförda affärer för att kommunstyrelsen ska vara uppdaterad om dessa verksamhetens positioner samt att beslutade regler och ramar följs.

Beslutsunderlag

Finans- och kraftrapport december 2016.

Beredningsansvariga

Anna-Karin Nilsson

Anna Westerlund

Beslutet ska skickas till

Lennart Malm

Handläggare, Finans:
Handläggare, Kraftverksamhet:
Ansvarig:

Anna Westerlund
Anna-Karin Nilsson
Lennart Malm

INTERNBANKENS FINANSIELLA POSITIONER

Mkr

Upplåning		Förändring från f g månad
Externa kreditgivare	9 365,0	300,0
Norrlandsoperan	4,6	-22,1
Checklimit	-29,4	-302,1
Totalt:	9 340,1	-24,2

Utlåning		Förändring från f g månad
Umeå Kommun	1 745,5	-85,2
UKF-koncernen	7 535,6	61,7
Övr. kommunala bolag	59,0	-0,7
Totalt:	9 340,1	-24,2

UMEÅ KOMMUNS NETTOSKULD

Mkr

Internbanken	-1 745,5
Kommuninvest, Placering förlagslån	12,0
NLC Ferry AB OY	17,6
Totalt:	-1 715,9

KOMMUNFÖRETAGENS UPPLÅNING

Mkr

				ökn/min fg månad
UKF-Koncernen	I-banken	Externt	Totalt	
Bostaden	3 900,4		3 900,4	24,9
Umeå Energi*	1 860,5	572,9	2 433,4	37,2
UMEVA	863,5		863,5	-20,5
INAB	779,4		779,4	-2,2
UKF**	170,2	182,8	353,0	20,3
Övriga	-38,4		-38,4	0,1
Totalt	7 535,6	755,7	8 291,3	59,7

Folkets Hus	59,0	59,0	-0,7
-------------	------	------	------

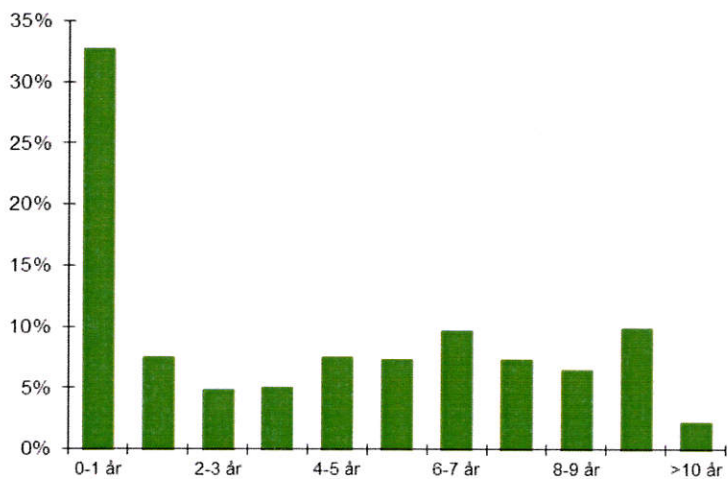
* Inkl. leasing ** Inkl. lån utöver internbanken

REGLER OCH POSITIONER

	Regler	Nuvarande volym
Räntebindning <12 mån	Max 50%	33%
Kapitalbindning <6 mån	Max 30%	29%

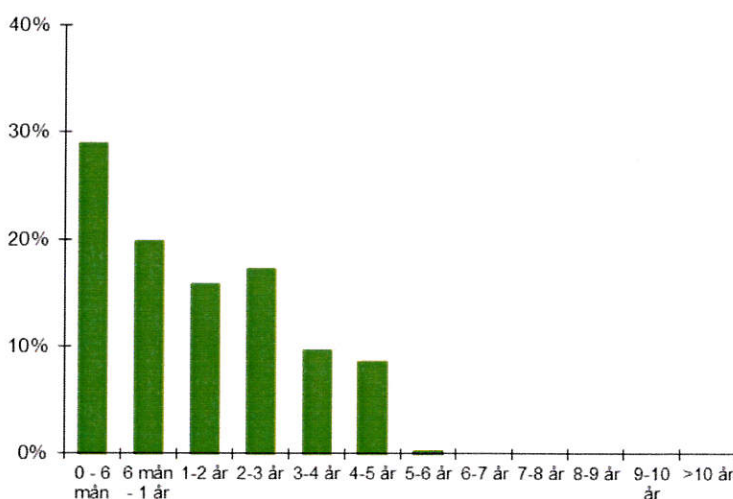
RÄNTEBINDNING

snitt 4,13 år

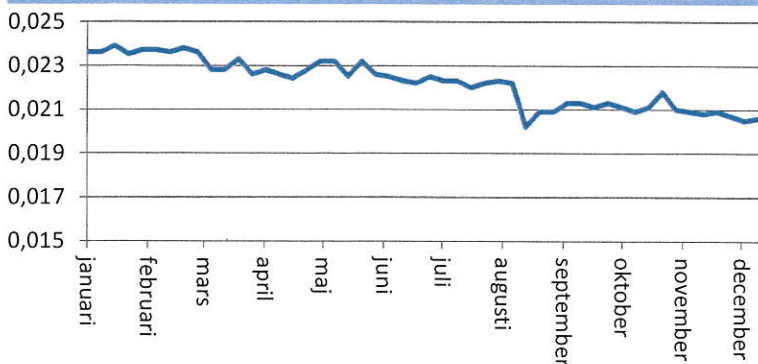


KAPITALBINDNING

snitt 1,60 år



KONCERNPORTFÖLJENS UTLÅNINGRÄNTA*



Exklusive marginal

* per 2016-12-31

2,05%

KREDITGIVARE*	Mkr
Kommuninvest	7 215,0
SEK	1 750,0
Nordea	300,0

* Specifierat de tre största

DERIVATGIVARE*	Mkr
SEB	3 110,0
SHB	1 590,0
Danske	650,0

* Specifierat de tre största

UMEÅ KOMMUNS RÄNTENETTO, t.o.m period	Mkr
Umeå Kommuns räntekostnad	-40,4
Internbankens finansiella intäkter	51,3
Umeå Kommuns räntenetto	10,9

DONATIONSMEDEL	Mkr
Donationsmedel, marknadsvärde	11,9

3 MÅN.STIBOR OCH 5-ÅRIG SWAPRÄNTA



Kommentar:

Riksbanken levererade exakt det beslut som marknaden förväntat sig. Reporäntan lämnas oförändrad på -0,50 procent medan obligationsköpen förlängs ytterligare. Riksbankens reportänteprognoz signalerar större sannolikhet för sänkning än höjning. Högre inflationsförväntningar, framförallt i USA bidrar till att långa räntor fortsätter uppåt om än i maklig takt.

BORGENSENGAGEMANG	Mkr
	Förändring från:
	2016-06-30 2015-12-31
Kommunens egna företag	820,1 -11,7
Extern borgen, inkl. bostäder*	112,3 -0,2
Total borgen:	932,4 -11,9

* Kommunens förlustansvar för Egna hem uppdateras endast vid årsskifte

PENSIONSSTIFTELSE - UMEÅ KOMMUN SAMT KOMMUNKONCERNEN

FOND	Marknadsvärde mkr		Avkastning dec 2016		Avkastning 2016		Avk. sedan start *	
	Kommun**	UKF	Portfölj	Index	Portfölj	Index	Portfölj	Index
TOTALVÄRDE	182,6	134,4	0,9%	0,6%	4,8%	6,5%	8,1%	8,1%
VÄRDE föreg m	181,0	133,3						

* Förvaltningen startade 2012-10-31 Avkastning anges på årsbasis, d v s genomsnittlig avkastning på "rullande" tolv månadersperioder sedan start.

** Uttag ur kapitalet om sammanlagt 48,8 mnkr har genomförts

KRAFTRAPPORT DECEMBER 2016

KOMMENTARER OM MARKNAD OCH RESULTAT

Krafthandelns resultat uppgår 2016 till 71,6 mkr och innebär en budgetavvikelse på -15,4 mkr. Årets produktion blev lägre än budgeterat pga av hydrologiska faktorer under hela andra halvåret. Produktionsavvikelsen kompenseras dock till stora delar av förbättrade priser under denna period. Budgetavvikelsen i december förklaras av att en tidigare uppbokad intäkt från Vattenfall rörande projektet "Kust till Fjäll" (8,8 mkr) bedöms som osäker (försiktighetsprincipen).

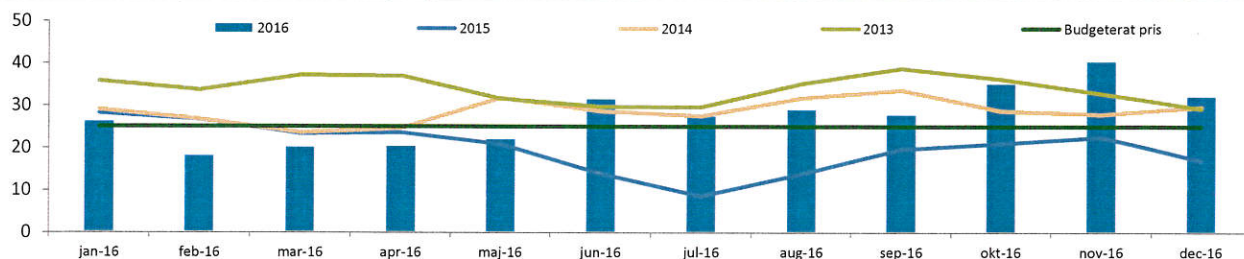
KRAFTVERKSAMHETENS PRODUKTION & RESULTAT

	Utfall Dec	Budget Dec	Avvikelse	Ack utfall	Ack budget	Avvikelse	Årsprognos	Årsbudget	Avvikelse
Totalt resultat, Mnkr	-3,9	7,9	-11,8	71,6	87,0	-15,4	72	87	-15
Produktionseffekt**, Mnkr	9,1	14,8	-5,7	140,0	166,9	-26,9			
Priseffekt*, Mnkr	18,1	13,8	4,3	188,1	166,9	21,2			

*Pris x budgeterad produktion

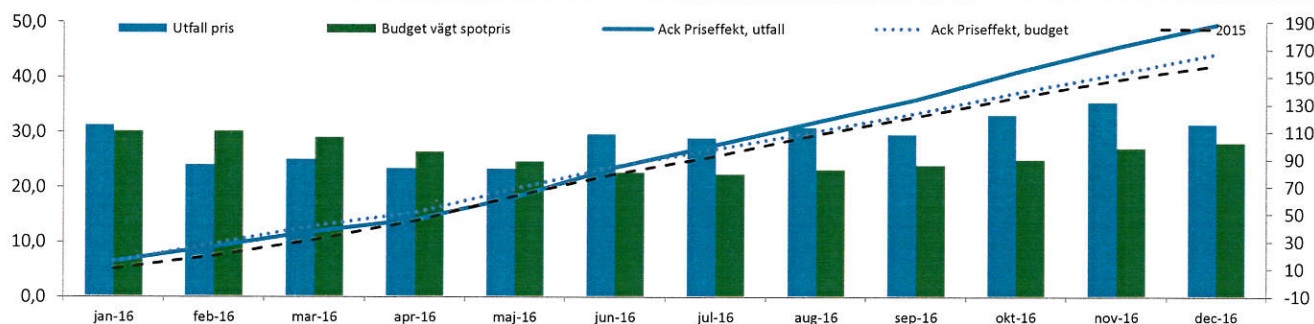
**Produktion x budgeterat pris

MARKNADENS SPOTPRIS, historiskt månadsmedel, öre/KWh



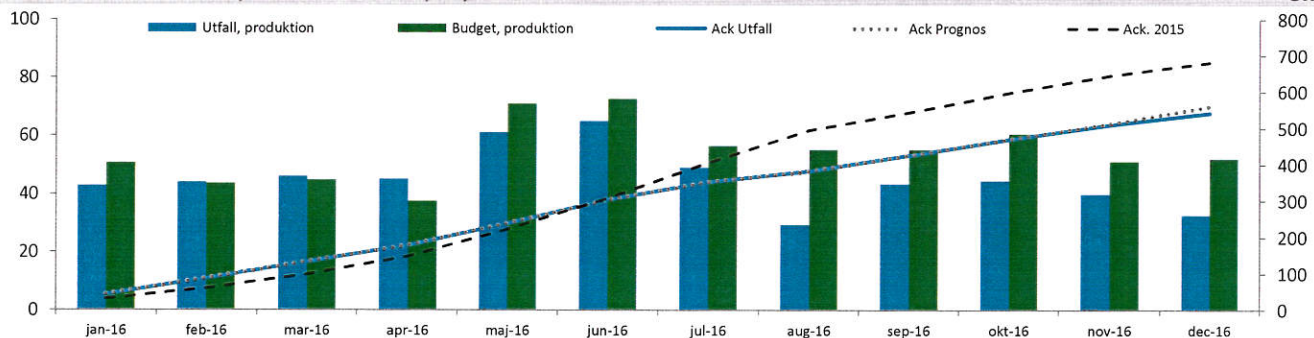
KOMMUNENS PRODUKTIONSPRIS inkl. säkringar, öre/KWh

Mnkr



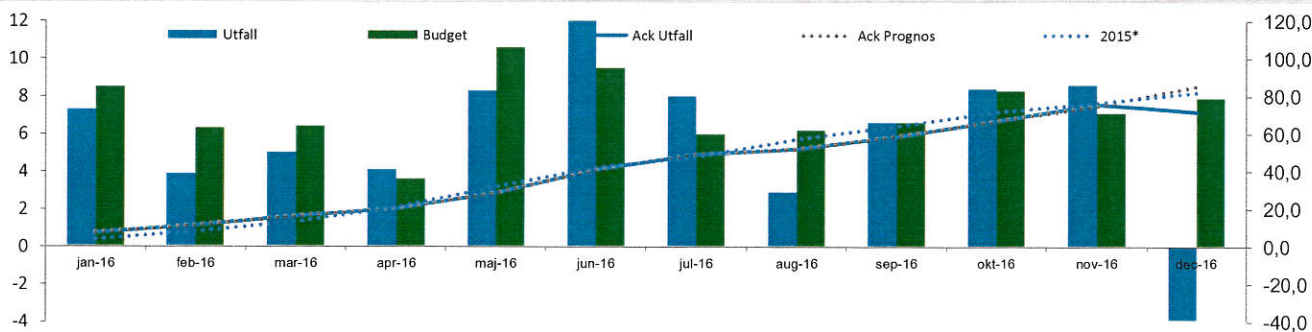
STORNORRFORS PRODUKTION, Kommunens andel 25,85%, GWh

GWh



KRAFTVERKSAMHET RESULTAT, Mnkr

Mnkr



*Extern resultat 2015 (korrigerat från kapitalkostnader och intern elhandel)

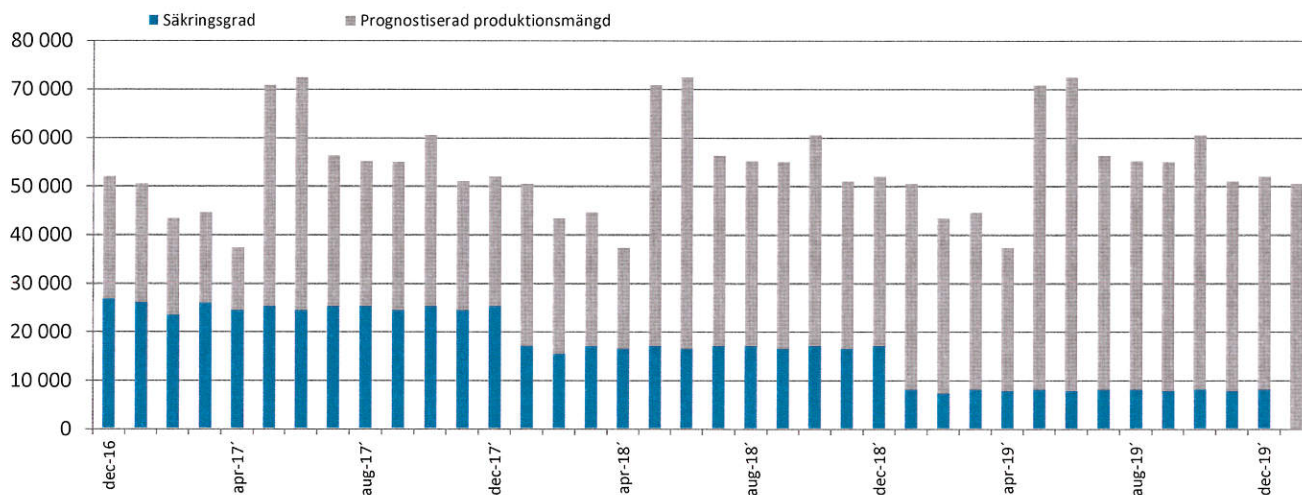
3(4)

KRAFTRAPPORT DECEMBER 2016

GWh

En målsättning med kommunens försäljning av sin andelskraft är att få en över åren jämn, stabil och sannolik försäljningsintäkt. Strategin för att uppnå detta är en indexliknande hantering där terminsaffärer genomförs kontinuerligt och strukturerat. Genom att över tiden fylla på säkringsvolymen för varje kalenderår uppstår en prisutjämnande effekt.

Nedan redovisas prognostiserade försäljningsvolymen samt hur stor del av dessa som är prissäkrade.

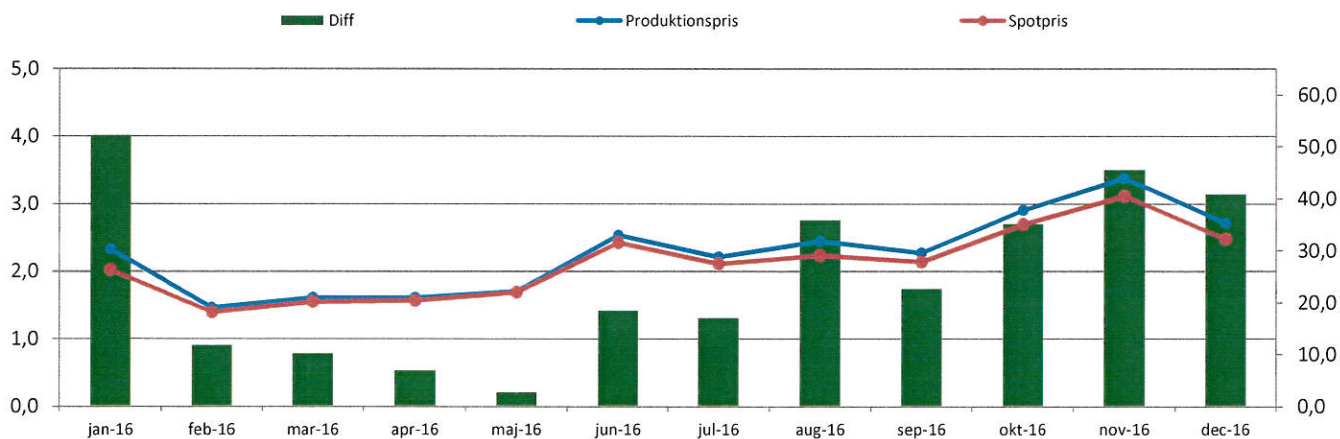


OPTIMERINGSUTFALL

öre/KWh

Umeå Kommun är delägare i Stornorrforssens kraftverk till 25,85 % och därmed berättigad till samma andel av den kraft som produceras. Kommunen har även enligt avtal rätt att fiktivt, inom avtalat intervall, "köra" sin produktionsandel som om det vore en egen kraftstation. Målsättningen med kommunens "körning" är därför att optimera produktionen och resultatet genom att inom avtalat intervall planera sitt kraftuttag.

Kurvorna visar de olika priserna medan höjden på staplarna beskriver skillnaden mellan det pris som optimeringen åstadkommit och det verkliga genomsnittliga spotpriset.



EKONOMIFUNKTIONEN

Susanne Aidanpää

Lennart Malm

December 2016

NYA FINANSIELLA AFFÄRER

Löpnr	Motpart	Belopp	Nom.ränta	Likvdatum	Sffdatum
101652	KOMMUNINVEST I SVERIGE AB	-300 000 000	-0,32	2016-12-07	2019-11-12
101653	KOMMUNINVEST I SVERIGE AB	-300 000 000	-0,202	2016-12-13	2021-09-15
101654	Svensk Export Kredit	-300 234 508	-0,309	2016-12-19	2017-03-20
202233	Nordea	350 000 000	Stibor	2020-09-28	2026-09-28
202234	Nordea	-350 000 000	1,9385	2020-09-28	2026-09-28

NYA ELHANDELSAFFÄRER

Trade ID	Eltermin*	Portfölj**	Effektenheter (MW)***	MWh	Pris/MWh	Startdatum
12733	FWYR-18	UK egen prissäkringar	1,00	8 760,00	239,90	2016-12-23
12734	FWYR-19	UK prod prissäkringar	1,00	8 760,00	225,85	2016-12-23
12735	FWYR-17	UK prod prissäkringar	1,00	2 159,00	266,70	2016-12-23
12662	Q4-17	UK egen prissäkringar	1,00	2 209,00	279,70	2016-12-23
12663	Q1-17	UK egen prissäkringar	1,00	2 159,00	325,950	2016-12-23

* Med uttrycket "eltermin" avses ett kontrakt om att köpa/sälja en bestämd mängd kraft till ett fastställt pris under en viss tidsperiod (prissäkring). I Umeå kommuns fall utförs elterminer endast med finansiell avräkning mot spotpriset, dvs. ingen fysisk leverans ingår i elterminalsavtalet. Terminernas löptid fås genom att enbart läsa de fem-sex sista tecknen i produktens namn. T.ex. är ENOUYR-17 en produkt som sträcker sig över hela året 2017, ENOUQ4-75 sträcker sig över kvartal fyra år 2017.

** Umeå kommun har två elhandelsportföljer; en produktions- och en egenanvändningsportfölj (inköpsportfölj). Inköp/försäljning av elterminer i dessa portföljer görs för att diversifiera prisriskerna.

*** Effektenheter är energin man köpt/sålt per tidsenhet.

Diariennr: KS-2014/01077

Politisk representant i lokal styrgrupp för Fairtrade City

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar

att bevilja Margareta Rönngren (S) begärt entledigande från uppdraget som representant i lokal styrgrupp för Fairtrade city

Kommunstyrelsen beslutar efter förslag från valutskottet

att utse Nasser Mosleh (MP) till politisk representant i lokal styrgrupp för Fairtrade City

att beslutet gäller tills vidare

Ärendebeskrivning

Margareta Rönngren (S) har begärt entledigande från rubricerat uppdrag.

Beslutsunderlag

Margareta Rönngrens avsägelse

Beredningsansvariga

Anna Holmstedt, nämndsekreterare

Beslutet ska skickas till

Nasser Mosleh (MP)

Siv Lundqvist

Ellenor Nygren

Förnamn, Efternamn
Befattning

Anna Holmstedt
nämndsekreterare

§ 30

Diariennr: KS-2014/01077

Kommunstyrelseval 2014-2018

Beslut

Kommunstyrelsen beslutar

att bevilja Margareta Rönngren (S) begärt entledigande från uppdraget som representant i lokal styrgrupp för Fairtrade city.

Kommunstyrelsen beslutar efter förslag från valutskottet.

att utse Nasser Mosleh (MP) till politisk representant i lokal styrgrupp för Fairtrade City.

att beslutet gäller tills vidare.

Reservation

Ulrika Edman (V) reserverar sig till förmån för eget yrkande.

Ärendebeskrivning

Margareta Rönngren (S) har begärt entledigande från rubricerat uppdrag.

Beslutsunderlag

Margareta Rönngrens avsägelse

Beredningsansvariga

Anna Holmstedt, nämndsekreterare

Arbetsutskottets beslutsordning

Yrkanden

Ulrika Edman (V) - Att kommunstyrelsens arbetsutskott utser fullmäktigeledamot Ellika Nordström (-) som politikerrepresentant i lokal styrgrupp för Fair Trade City istället för Margareta Rönngren (S).

Umeå kommun

Kommunstyrelsens arbetsutskott

Protokollsutdrag

2017-01-31

Propositionsordning

Bifall till förslag i tjänsteskrivelse mot Edmans yrkande. Ordförande finner att arbetsutskottet bifaller förslag i tjänsteskrivelse.

Reservation

Ulrika Edman (V) reserverar sig till förmån för eget yrkande.

Beslutet ska skickas till

Nasser Mosleh (MP)

Siv Lundqvist

Ellenor Nygren

Diarienumr: KS-2014/01077

Val av ombud i bolagstämmor

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar

att bevilja Hans Lindberg (S) begärt entledigande från följande uppdrag:

Ombud vid bolagstämma för

Umeå Energi AB

Umeå Energi Elhandel AB

Umeå Energi Umenet AB

Umeå Energi Sol Vind och vatten AB

Umeå Energi Elnät AB

Umeå Hamn AB

Umeå Parkerings AB

Umeå Vatten och Avfall AB

Umeå Botniamusiken AB

Dåva Terminal AB

AB Bostaden i Umeå

Lokalen AB

AB Holmsundsbyggnader

Kommunicera i Umeå AB

AB Servicebostäder

Kompetensspridning i Umeå AB

Kommunstyrelsen beslutar efter förslag från valutskottet:

att utse Margareta Rönngren (S) till ombud i bolagsstämma för:

Umeå Hamn AB

Lokalen AB

AB Holmsundsbyggnader

Kommunicera i Umeå AB

AB Servicebostäder

Botniamusiken AB

Kompetensspridning i Umeå AB

Umeå Vatten och Avfall AB

att utse Christer Lindvall (S) till ombud för bolagsstämma för:

Umeå Energi AB

Umeå Energi Elhandel AB

Tjänsteskrivelse

Dnr: KS-2014/01077

Umeå Energi Umenet AB
Umeå Energi Sol Vind och vatten AB
Umeå Energi Elnät AB
Umeå Parkerings AB
Dåva Terminal AB
AB Bostaden i Umeå

att besluten gäller tills vidare

Ärendebeskrivning

Hans Lindberg (S) har avsagt sig ett antal uppdrag som ombud i bolagsstämmor.

Beslutsunderlag

Hans Lindbergs avsägelse

Beredningsansvariga

Anna Holmstedt, nämndsekreterare

Beslutet ska skickas till

Hans Lindberg
Margareta Rönngren
Christer Lindvall
Umeå kommunföretag
Infrastruktur i Umeå
Umeå Energi
Siv Lundqvist
Ellenor Nygren
Ewa Ögren

Förnamn, Efternamn
Befattning

Anna Holmstedt
nämndsekreterare

§ 48

Diariennr: KS-2014/01077

Kommunstyrelseval 2014-2018

Beslut

Kommunstyrelsen beslutar

att bevilja Hans Lindberg (S) begärt entledigande från följande uppdrag:

Ombud vid bolagstämma för:

Umeå Energi AB

Umeå Energi Elhandel AB

Umeå Energi Umenet AB

Umeå Energi Sol Vind och vatten AB

Umeå Energi Elnät AB

Umeå Hamn AB

Umeå Parkerings AB

Umeå Vatten och Avfall AB

Umeå Botniamusiken AB

Dåva Terminal AB

AB Bostaden i Umeå

Lokalen AB

AB Holmsundsbyggnader

Kommunicera i Umeå AB

AB Servicebostäder

Kompetensspridning i Umeå AB

Kommunstyrelsen beslutar efter förslag från valutskottet:

att utse Margareta Rönngren (S) till ombud i bolagsstämma för:

Umeå Hamn AB

Lokalen AB

AB Holmsundsbyggnader

Kommunicera i Umeå AB

AB Servicebostäder

Botniamusiken AB

Kompetensspridning i Umeå AB

Umeå Vatten och Avfall AB

att utse Christer Lindvall (S) till ombud för bolagsstämma för:

Umeå Energi AB

Umeå Energi Elhandel AB

Umeå Energi Umenet AB

Umeå Energi Sol Vind och vatten AB

Umeå Energi Elnät AB

Umeå Parkerings AB

Dåva Terminal AB

AB Bostaden i Umeå

att besluten gäller tills vidare

Ärendebeskrivning

Hans Lindberg (S) har avsagt sig ett antal uppdrag som ombud i bolagsstämmor.

Beslutsunderlag

Hans Lindbergs avsägelse

Beredningsansvariga

Anna Holmstedt, nämndsekreterare

Beslutet ska skickas till

Hans Lindberg

Margareta Rönngren

Christer Lindvall

Umeå kommunföretag

Infrastruktur i Umeå

Umeå Energi

Siv Lundqvist

Ellenor Nygren

Ewa Ögren

Diarienumr: KS-2014/01077

Umeå kommuns folkhälsoråd

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar

att utse Margareta Rönngren (S) till ledamot och Mattias Larsson (C) till ersättare i Umeå kommuns folkhälsoråd

att beslutet gäller tills vidare

Ärendebeskrivning

Kommunstyrelsen beslutade 2016-11-15 § 141, att hälsorådet ska utgöras av presidierna i äldrenämnden, individ- och familjenämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, fritidsnämnden, tekniska nämnden, för- och grundskolenämnden, gymnasie- och vuxenutbildningsnämnden och kulturnämnden. Kommunstyrelsen utser en ledamot och en ersättare. Ordförande utses inom rådet. Mandattid: från 26 november 2014 och tills vidare.

Beredningsansvariga

Anna Holmstedt, nämndsekreterare

Beslutet ska skickas till

Margareta Rönngren

Mattias Larsson

Tordleif Hansson

Siv Lundqvist

Ellenor Nygren

Ewa Ögren

Förnamn, Efternamn
Befattning

Anna Holmstedt
nämndsekreterare

§ 49

Diariennr: KS-2014/01077

Kommunstyrelseval 2014-2018

Beslut

Kommunstyrelsen beslutar

att utse Margareta Rönngren (S) till ledamot och Mattias Larsson (C) till ersättare i Umeå kommuns folkhälsoråd

att beslutet gäller tills vidare

Ärendebeskrivning

Kommunstyrelsen beslutade 2016-11-15 § 141, att hälsorådet ska utgöras av presidierna i äldrenämnden, individ- och familjenämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, fritidsnämnden, tekniska nämnden, för- och grundskolenämnden, gymnasie- och vuxenutbildningsnämnden och kulturnämnden. Kommunstyrelsen utser en ledamot och en ersättare. Ordförande utses inom rådet. Mandattid: från 26 november 2014 och tills vidare.

Beredningsansvariga

Anna Holmstedt, nämndsekreterare

Beslutet ska skickas till

Margareta Rönngren

Mattias Larsson

Tordleif Hansson

Siv Lundqvist

Ellenor Nygren

Ewa Ögren

Umeå kommun

Kommunstyrelsens arbetsutskott

Protokollsutdrag

2017-02-07

Justerares sign:

Utdraget bestyrks:

Diariennr: KS-2014/01077

Nominering till styrelsen för Kommuninvest ekonomisk förening

Förslag till beslut

Kommunstyrelsens beslutar

att nominera Hans Lindberg (S) till Umeå kommuns företrädare i styrelsen för Kommuninvest ekonomisk förening

Ärendebeskrivning

Kommuninvest är en frivillig medlemssamverkan som ägs av ett stort antal svenska kommuner och landsting/regioner vars uppgift bl a är att skapa bättre lånevillkor än vad var och en kan åstadkomma på egen hand. Kommuninvest är kommunsektorns största kreditgivare. Medlemmarna i Kommuninvest ek förening har av föreningens valberedning inbjudits att nominera till styrelser och kommittéer inom Kommuninvest ek förening.

Beredningsansvariga

Anna Holmstedt, nämndsekreterare

Beslutet ska skickas till

Kommuninvest ek förening

Hans Lindberg

Siv Lundqvist

Ellenor Nygren

Ewa Ögren

Förnamn, Efternamn
Befattning

Anna Holmstedt
nämndsekreterare

§ 50

Diariennr: KS-2014/01077

Kommunstyrelseval 2014-2018

Beslut

Kommunstyrelsens beslutar

att nominera Hans Lindberg (S) till Umeå kommuns företrädare i styrelsen för Kommuninvest ekonomisk förening

Ärendebeskrivning

Kommuninvest är en frivillig medlemssamverkan som ägs av ett stort antal svenska kommuner och landsting/regioner vars uppgift bland annat är att skapa bättre lånevillkor än vad var och en kan åstadkomma på egen hand. Kommuninvest är kommunsektorns största kreditgivare. Medlemmarna i Kommuninvest ek förening har av föreningens valberedning inbjudits att nominera till styrelser och kommittéer inom Kommuninvest ek förening.

Beredningsansvariga

Anna Holmstedt, nämndsekreterare

Beslutet ska skickas till

Kommuninvest ek förening

Hans Lindberg

Siv Lundqvist

Ellenor Nygren

Ewa Ögren

Diariennr: KS-2017/00023

Reviderad investeringsbudget för 2017

Förslag till beslut

Kommunfullmäktige beslutar

att fastställa investeringsbudget för 2017 till 856 mnkr enligt bilaga.

att investeringsbudget för perioden 2018-2021 kommer att fastställas av kommunfullmäktige i juni.

Ärendebeskrivning

Umeå kommun växer och har under de senaste 10-15 åren gått från en investeringsnivå på 200 mnkr/år till ca 800 mnkr/år. Investeringsbehoven överstiger vida det Umeå kommun klarar av att finansiera med egna medel vid ett resultatkrav på 1-2 procent. Fram t.o.m. 2010 hade kommunen kapital till egna investeringar. Efter det har kommunen tvingats börja låna och skulden har ökat till 1 794 mnkr, varav 325 mnkr under 2016.

Det finns behov av att revidera fastställd investeringsbudget för 2017 inom ramen för beslutat investeringstak för 2015-2019. Förslag till beslut innebär att budget för 2017 minskas med -125 mnkr jämfört med beslutad investeringsbudget 2016-06-20.

Väsentliga förändringar är:

- Exploateringsfastigheter och mark flyttas från pågående anläggningstillgångar till omsättningstillgångar med anledning av ändrade investeringsregler (-129 mnkr).
- Förändringar av fastighetsprojekt (-22 mnkr).
- Tidsmässig förskjutning av personal- och ekonomisystem från 2015/2016 till 2017 (17 mnkr).
- Valfärdsteknologisatsningar inom äldreomsorg och individ- och familjeomsorg (7 mnkr)

Tjänsteskrivelse

Dnr: KS-2017/00023

För att finansiera investeringsbudgeten för perioden 2017 krävs en upplåning på ca 390 mnkr exklusive räntekostnader.

En ny investeringsbudget för perioden 2018-2021 kommer att fastställas av kommunfullmäktige i juni 2017.

Beslutsunderlag

Förslag till reviderad investeringsbudget 2017.

Beredningsansvariga

Susanne Aidanpää

Lennart Malm

Beslutet ska skickas till

KS-KF

Susanne Aidanpää

Ekonomidirektör

Lennart Malm

Budget- och finanschef

§ 46

Diariennr: KS-2017/00023

Reviderad investeringsbudget för 2017

Beslut

Kommunfullmäktige beslutar

att fastställa investeringsbudget för 2017 till 856 mnkr enligt bilaga.

att investeringsbudget för perioden 2018-2021 kommer att fastställas av kommunfullmäktige i juni.

att om nämnderna behöver göra förändringar i investeringsbudgeten inom ram lyfts det upp i kommunfullmäktige.

Reservationer och särskilda uttalanden

Ulrika Edman (V) (se reservationstext nedan)

Peder Westerberg (L) deltar inte i beslutet. Återkommer till kommunstyrelsen.

Ärendebeskrivning

Umeå kommun växer och har under de senaste 10-15 åren gått från en investeringsnivå på 200 mnkr/år till ca 800 mnkr/år. Investeringsbehoven överstiger vida det Umeå kommun klarar av att finansiera med egna medel vid ett resultatkrav på 1-2 procent. Fram t.o.m. 2010 hade kommunen kapital till egna investeringar. Efter det har kommunen tvingats börja låna och skulden har ökat till 1 794 mnkr, varav 325 mnkr under 2016.

Det finns behov av att revidera fastställd investeringsbudget för 2017 inom ramen för beslutat investeringstak för 2015-2019. Förslag till beslut innebär att budget för 2017 minskas med -125 mnkr jämfört med beslutad investeringsbudget 2016-06-20.

Väsentliga förändringar är:

- Exploateringsfastigheter och mark flyttas från pågående anläggningstillgångar till omsättningstillgångar med anledning av ändrade investeringsregler (-129 mkr).
- Förändringar av fastighetsprojekt (-22 mkr).
- Tidsmässig förskjutning av personal- och ekonomisystem från 2015/2016 till 2017 (17 mkr).
- Velfärdsteknologisatsningar inom äldreomsorg och individ- och familjeomsorg (7 mkr)

För att finansiera investeringsbudgeten för perioden 2017 krävs en upplåning på ca 390 mkr exklusive räntekostnader.

En ny investeringsbudget för perioden 2018-2021 kommer att fastställas av kommunfullmäktige i juni 2017.

Beslutsunderlag

Förslag till reviderad investeringsbudget 2017.

Beredningsansvariga

Susanne Aidanpää

Beslutet ska skickas till

KS-KF

Arbetsutskottets beslutsordning

Yrkanden

Ulrika Edman (V) – yrkar följande tillägg gällande reviderad investeringsbudget 2017:

Lägga till:

- Att en F-6 skola byggs i Bullmark (+ 31,3 mkr + 20 mkr)
- Att en ny skola byggs på Tomtebo (+30 mkr)
- Att en kombinerad idrotthall/gymnastikhall byggs på stadsdelen Tomtebo (+10 mkr)
- Att summan för förvärvande av bostadsrätter höjs till 4 mkr (+ 1,9 mkr)

- Att den generella minskning på fsk/skola med (+70 mkr) för 2016/17 återställs med nedan projekt enligt rimlig prioritering:

Innertavle fsk/skola (+15,5 mkr)

Fsk Smöret (+4,5 mkr)

Fsk Olofsdal (+1 mkr)

Fsk Varglyan (+1 mkr),

Sofiehemsskolan (+34,3 mkr)

Brännland (+19,2 mkr)

Sörfors (+22,8 mkr)

Fjällämmeln (+25 mkr)

Ta bort:

- Att ombyggnationen av Vasaplan förskjuts (-47,3 mkr)

- Att förskjuta industrigata Västerslätt (-5,3 mkr)

- Att "ej spec objekt" (- 3,4 mkr), "gatuombyggnad reinvestering" (-8,8 mkr), "diverse gatuombyggnader" (-4 mkr), "trafikåtgärder ej spec objekt" (-4,6 mkr) minskas totalt (-10 mkr)

- Att förskjuta PA-system samt budget och uppföljningssystem (-11,9 mkr och 4,9 mkr) totalt (-16 mkr)

- Lokalanpassningar (-36 mkr)

- Ersmark lokalgator samt Löpevägen (-5 mkr resp. -6,4 mkr) totalt (-11,4 mkr)

Hans Lindberg (S), Anders Ågren (M), Moa Brydsten (S) och Nasser

Mosleh (MP) – Bifall till tjänsteskrivelsen med följande tillägg: Att om nämnderna behöver göra förändringar i investeringsbudgeten inom ram lyfts det upp i kommunfullmäktige.

Propositionsordning som godkänns

Bifall till tjänsteskrivelsen med Lindbergs med fleras tillägg mot Edmans tilläggsyrkanden. Ordföranden finner att arbetsutskottet bifaller tjänsteskrivelsen med Lindbergs med fleras tillägg.

Reservationer och särskilda uttalanden

Vänsterpartiet har varit tydliga med att skolor och förskolor bör prioriteras före en rad kostsamma upprustningar av gator eller ansiktslyftningar av stadsrummet i centrala stan. Detta utifrån behovet av en minskad investeringsram för kommunen som helhet. (Med det sagt är många investeringar också viktiga.) Vi vill skjuta upp den omfattande ombyggnationen av Vasaplan av flera skäl, dels ur tillgänglighetssynpunkt och barnperspektiv gällande trygghet/säkerhet, avsaknad av vissa väsentliga delar så som väderskydd och eluttag i samband med att alla busskort inom kort blir digitala, och dels är planerna inte tillräckligt

Umeå kommun

Kommunstyrelsens arbetsutskott

Protokollsutdrag2017-02-07

kommunicerade med trafikutövare. Miljöministern har deklarerat att stadsmiljöpengarna ska permanentas, så ett uppskjutande behöver inte nödvändigtvis omintetgöra statsbidraget kopplat till detta. Att påskynda omfattande ombyggnation av ett sådant viktigt nav i staden, som ska kunna fungera långsiktigt, ser vi som förhastat. Vänsterpartiet kommer att återkomma i frågan inför KS/KF för att mer i detalj se över ytterligare prioriteringar samt en eventuellt generell minskning av investeringsplanen, men Vänsterpartiet konstaterar att bilvägar och upprustning av stadsrummet åter prioriteras framför reinvesteringar om/nybyggnationer av förskolor, skolor, vilket vi motsätter oss.

Peder Westerberg (L) deltar inte i beslutet. Återkommer till kommunstyrelsen.

Nämnd	Grupp	Nr	Projektnamn	2017	R 2017	+/-	Typ	Notering
	3. Kraft och MEX			138 200	21 846	-116 354		
	5. Övriga			7 700	21 800	14 100		
12 KS				145 900	43 646	-102 254		
	1 Fastigheter			95 100	149 893	54 793		
	2. Gator och vägar			184 508	151 808	-32 700		
	2. Parker			23 592	23 592	0		
	4. IT			36 183	42 123	5 940		
	5. Övriga			8 840	14 840	6 000		
20 TN				348 223	382 256	34 033		
	5. Övriga			1 014	1 014	0		
21 BN				1 014	1 014	0		
	5. Övriga			296	296	0		
23 MHN				296	296	0		
	1 Fastigheter			120 000	140 000	20 000		
	5. Övriga			13 900	26 100	12 200		
31 ÄN				133 900	166 100	32 200		
	1 Fastigheter			26 800	31 500	4 700		
	5. Övriga			2 661	6 628	3 967		
32 IFN				29 461	38 128	8 667		
	1 Fastigheter			28 100	8 100	-20 000		
	5. Övriga			4 900	11 428	6 528		
40 FN				33 000	19 528	-13 472		
	5. Övriga			3 100	6 800	3 700		
45 KN				3 100	6 800	3 700		
	1 Fastigheter			254 000	143 875	-110 125		
	5. Övriga			22 086	16 320	-5 766		
50 FOG				276 086	160 195	-115 891		
	1 Fastigheter			3 500	32 000	28 500		
	5. Övriga			6 262	6 200	-62		
55 GVN				9 762	38 200	28 438		
Totalsumma				980 741	856 162	-124 579		

Nämnd	Grupp	Nr	Projektnamn	2017	R 2017	+-	Typ	Notering
12 KS	3. Kraft och MEX	201	Förnyelse Kraftverk		13 494	13 494	Nytt	Investeringar enligt bedömning från Vattenfall
12 KS	3. Kraft och MEX	202	Vidmakthållande Kraftverk	3 371	1 939	-1 432	Reviderad kalkyl	Investeringar enligt bedömning från Vattenfall
12 KS	3. Kraft och MEX	203	Förnyelse Dammar		5 585	5 585	Nytt	Investeringar enligt bedömning från Vattenfall
12 KS	3. Kraft och MEX	204	Investeringsprogram Bygg	1 810	776	-1 034	Reviderad kalkyl	Investeringar enligt bedömning från Vattenfall
12 KS	3. Kraft och MEX	205	Övriga invest. Stornorrfors	3 371	52	-3 319	Reviderad kalkyl	Investeringar enligt bedömning från Vattenfall
12 KS	3. Kraft och MEX	206	Västerslätt 3	5 100		-5 100	Nya princip	Flyttas från anläggning till omsättningstillgång maa nya regler
12 KS	3. Kraft och MEX	207	Östteg 2	2 000		-2 000	Nya princip	"-
12 KS	3. Kraft och MEX	208	Ersboda Sö	15 000		-15 000	Nya princip	"-
12 KS	3. Kraft och MEX	209	Gimo ind.omr.	5 000		-5 000	Nya princip	"-
12 KS	3. Kraft och MEX	213	Nordic Logistic Park	2 500		-2 500	Nya princip	"-
12 KS	3. Kraft och MEX	215	Ön Södra	2 500		-2 500	Nya princip	"-
12 KS	3. Kraft och MEX	219	Ersboda Östra	2 200		-2 200	Nya princip	"-
12 KS	3. Kraft och MEX	221	Dragonfältet	6 000		-6 000	Nya princip	"-
12 KS	3. Kraft och MEX	224	Tomtebo	2 300		-2 300	Nya princip	"-
12 KS	3. Kraft och MEX	226	Ön	500		-500	Nya princip	"-
12 KS	3. Kraft och MEX	227	Öbacka 2	4 000		-4 000	Nya princip	"-
12 KS	3. Kraft och MEX	229	Ersmark	5 000		-5 000	Nya princip	"-
12 KS	3. Kraft och MEX	233	Exploateringsreserv	2 248		-2 248	Nya princip	"-
12 KS	3. Kraft och MEX	234	Uminova stad	500		-500	Nya princip	"-
12 KS	3. Kraft och MEX	235	Olofsdal	3 000		-3 000	Nya princip	"-
12 KS	3. Kraft och MEX	236	Gimonäs	500		-500	Nya princip	"-
12 KS	3. Kraft och MEX	237	Tavleliden	5 300		-5 300	Nya princip	"-
12 KS	3. Kraft och MEX	238	Holmsund	3 000		-3 000	Nya princip	"-
12 KS	3. Kraft och MEX	240	Ålidhem	2 000		-2 000	Nya princip	"-
12 KS	3. Kraft och MEX	242	Gammllia A	3 000		-3 000	Nya princip	"-
12 KS	3. Kraft och MEX	243	Skyttecentrum I20	48 000		-48 000	Nya princip	"-
12 KS	3. Kraft och MEX	245	Markförvärv	10 000		-10 000	Nya princip	"-
	3. Kraft och MEX			138 200	21 846	-116 354		
12 KS	5. Övriga	252	Investeringsreserv	5 000	5 000	0		
12 KS	5. Övriga	253	Budget o uppföljn.system	2 450	4 900	2 450	Ombudgetering	Tidsmässig förskjutning. Ombudgetering från 2016
12 KS	5. Övriga	254	Personaladministrations system		11 900	11 900	Ombudgetering	Tidsmässig förskjutning. System upphandlat. Ombudgetering från 2016 och reviderad kalkyl
12 KS	5. Övriga	255	Kv.historiskt museum utr. 10år	250		-250	Flytt projekt	Investeringsbudget flyttas från KS till KN
	5. Övriga			7 700	21 800	14 100		
12 KS				145 900	43 646	-102 254		
20 TN	1 Fastigheter	1	Förvärv bostadsrätter	2 100	2 100	0		
20 TN	1 Fastigheter	2	Reinvesteringar	45 000	47 958	2 958	Nytt/reviderad kalkyl	Ökade kostnader pga eftersatt underhåll totalt 41 893 tkr
20 TN	1 Fastigheter	3	Reinvesteringar UMEÅ ARENA/T3 CENTER		7 000	7 000	Nytt/reviderad kalkyl	Ny kylmaskin
20 TN	1 Fastigheter	4	Reinvesteringar SKÄRGÅRDSKOLAN		0	0		Renovering av skärgårdsskolan. Reinvesteringskostnader (TN) ingår investeringsbudget med 10, 32, 32 mnkr 2017, 2018 och 2019
20 TN	1 Fastigheter	5	Reinvesteringar, EJDERDUNET FÖRSKOLA		2 000	2 000	Nytt/reviderad kalkyl	By 01 inv renovering, nytt förråd, asfaltering
20 TN	1 Fastigheter	6	Reinvesteringar, ERSMARKS SKOLA/FÖRSKOLA		8 000	8 000	Nytt/reviderad kalkyl	By 01-02 renovering golv mm

20 TN	1 Fastigheter	8	Reinvesteringar, FRIDHEMSGYMNASIET		0	0		Revinvesteringskostnader ingår investeringsbudget för FoG och GVN med 25, 95, 95 mnkr 2017, 2018 och 2019
20 TN	1 Fastigheter	10	Reinvesteringar, ERSDUNGEN SKOLA		1 800	1 800	Nytt/reviderad kalkyl	By 01 yttertak, radiatorer+ By 01-02 dörrar (2017). Inv renov 18-19
20 TN	1 Fastigheter	11	Reinvesteringar, NOLIA IDROTTSCENTRUM		535	535	Nytt/reviderad kalkyl	Åtgärder sättningar enligt kommande utredning
20 TN	1 Fastigheter	12	Reinvesteringar, FORSLUNDAGYMNASIET		5 100	5 100	Nytt/reviderad kalkyl	Tak och ny bro
20 TN	1 Fastigheter	13	Reinvesteringar, STADSHUS STALLET		7 000	7 000	Nytt/reviderad kalkyl	Tak, fasader och fönster, justering sockel, laga och måla tak
20 TN	1 Fastigheter	14	Reinvesteringar, MOTSTÅNDET		7 500	7 500	Nytt/reviderad kalkyl	utbyte vent aggregat och dränering
20 TN	1 Fastigheter	15	Lokalanpassning ej spec.	36 000	36 000	0		
20 TN	1 Fastigheter	16	Fastighetsinvesteringar	12 000	12 000	0		
20 TN	1 Fastigheter	20	Odont 1 G:a Ålildhemsskolan		12 900	12 900	Ombudgetering	Ombudgetering från 2016 till 2017 för att slutföra renovering
	1 Fastigheter			95 100	149 893	54 793		
20 TN	2. Gator och vägar	86	Busshpl Holmsund/Obbola	57	57	0		2. Hållbara färdssätt
20 TN	2. Gator och vägar	87	GC-vägar Hörnefors	343	343	0		1. Säkra Standard
20 TN	2. Gator och vägar	88	Trafikåtgärder Holmsund	227	227	0		3. Säkerhet
20 TN	2. Gator och vägar	89	GC-vägar Sävar	343	343	0		1. Säkra Standard
20 TN	2. Gator och vägar	90	Trottoarbeläggningar	571	571	0		1. Säkra Standard
20 TN	2. Gator och vägar	91	Bussprioriteringar	458	458	0		2. Hållbara färdssätt
20 TN	2. Gator och vägar	92	Säkra skolvägar	458	458	0		3. Säkerhet
20 TN	2. Gator och vägar	93	Krocksäkra stolpar	571	571	0		3. Säkerhet
20 TN	2. Gator och vägar	94	Armatyr o stolpbyten	4 313	4 313	0		1. Säkra Standard
20 TN	2. Gator och vägar	95	Väderskydd	1 620	1 620	0		1. Säkra Standard
20 TN	2. Gator och vägar	96	Hållplatsombyggnader	458	458	0		2. Hållbara färdssätt
20 TN	2. Gator och vägar	97	Trafikåtg Hörnefors	227	227	0		3. Säkerhet
20 TN	2. Gator och vägar	98	Åtg vid fjärrvärmeutbyggnad	9 898	9 898	0		1. Säkra Standard
20 TN	2. Gator och vägar	99	Trafikåtgärder Sävar	227	227	0		3. Säkerhet
20 TN	2. Gator och vägar	100	Busshållplatser Hörnefors	57	57	0		2. Hållbara färdssätt
20 TN	2. Gator och vägar	101	Anpassning funktionshinder	1 144	1 144	0		1. Säkra Standard
20 TN	2. Gator och vägar	109	Utredningar	1 052	1 052	0		
20 TN	2. Gator och vägar	110	Div gatuumbyggnader	4 001	4 001	0		1. Säkra Standard
20 TN	2. Gator och vägar	111	Ej spec objekt	3 393	3 393	0		1. Säkra Standard
20 TN	2. Gator och vägar	112	Nollvisionsåtg, kameraprojekt	571	571	0		1. Säkra Standard
20 TN	2. Gator och vägar	113	Gatuumbyggn reinvestering	8 798	8 798	0		1. Säkra Standard
20 TN	2. Gator och vägar	115	Trafikåtg ej spec objekt	4 577	4 577	0		3. Säkerhet
20 TN	2. Gator och vägar	116	Bullerskydd	1 891	1 891	0		1. Säkra Standard
20 TN	2. Gator och vägar	117	Belysning inom ytterområden	343	343	0		1. Säkra Standard
20 TN	2. Gator och vägar	118	Gatubelysning Holmsund	343	343	0		1. Säkra Standard
20 TN	2. Gator och vägar	119	Gatubelysning Obbola	343	343	0		1. Säkra Standard
20 TN	2. Gator och vägar	120	Gatubelysning Hörnefors	343	343	0		1. Säkra Standard
20 TN	2. Gator och vägar	121	Gator i Sävar	286	286	0		1. Säkra Standard
20 TN	2. Gator och vägar	122	Gatubelysning Sävar	343	343	0		1. Säkra Standard
20 TN	2. Gator och vägar	123	Bussgator i trafikplan	571	571	0		2. Hållbara färdssätt
20 TN	2. Gator och vägar	124	Busshållplatser Sävar	58	58	0		2. Hållbara färdssätt
20 TN	2. Gator och vägar	125	GC-vägar, ej spec	685	685	0		1. Säkra Standard
20 TN	2. Gator och vägar	126	Åtg enl cykeltrafikprogram	2 864	2 864	0		2. Hållbara färdssätt
20 TN	2. Gator och vägar	127	GC-vägar Holmsund/Obbola	345	345	0		1. Säkra Standard
20 TN	2. Gator och vägar	128	Reparation ind.gator V-slätt	5 260	5 260	0		1. Säkra Standard

20 TN	2. Gator och vägar	129	Reinvestering kommunala broar	3 365	3 365	0		1. Säkra Standard
20 TN	2. Gator och vägar	141	Vasaplan	47 300	47 300	0		2. Hållbara färd sätt
20 TN	2. Gator och vägar	144	Förnyelse Hörnefors centrum	1 000	1 000	0		4. Stadsmiljö
20 TN	2. Gator och vägar	145	Styrutrustning gatubelysning	3 156	3 156	0		1. Säkra Standard
20 TN	2. Gator och vägar	146	Reinvest gc-vägar	5 000	5 000	0		1. Säkra Standard
20 TN	2. Gator och vägar	157	Vasagatan del Skolga	5 700	0	-5 700	Tidsmässig förskjutning	Tidsmässig förskjutning till 2019.
20 TN	2. Gator och vägar	159	Ö Prinsgatan gc-väg	2 900	2 900	0		2. Hållbara färd sätt
20 TN	2. Gator och vägar	163	Ersmark lokal gator	5 075	5 075	0		1. Säkra Standard
20 TN	2. Gator och vägar	169	Reinvest bullerskydd	1 000	1 000	0		1. Säkra Standard
20 TN	2. Gator och vägar	170	Löpevägen	6 400	6 400	0		1. Säkra Standard
20 TN	2. Gator och vägar	176	Maskinåbron	9 000	9 000	0		1. Säkra Standard
20 TN	2. Gator och vägar	177	Rådhusespj etapp 2	27 000	0	-27 000	Tidsmässig förskjutning	Tidsmässig förskjutning till 2019 -.
20 TN	2. Gator och vägar	180	Vättarnas Allé	6 000	6 000	0		2. Hållbara färd sätt
20 TN	2. Gator och vägar	181	Fordon 7 år	4 572	4 572	0		1. Säkra Standard
	2. Gator och vägar			184 508	151 808	-32 700		
20 TN	2. Parker	182	Skogsvårdande åtgärder, Norra	895	895	0		1. Säkra Standard
20 TN	2. Parker	183	Omläggning bef parker	5 140	5 140	0		1. Säkra Standard
20 TN	2. Parker	184	Gatuträd	654	654	0		1. Säkra Standard
20 TN	2. Parker	185	Lekpark div ombyggnader	4 407	4 407	0		1. Säkra Standard
20 TN	2. Parker	186	Diken o dagvattensystem	316	316	0		1. Säkra Standard
20 TN	2. Parker	187	Utredningar allmänt	196	196	0		1. Säkra Standard
20 TN	2. Parker	188	Skogsparker - ökad trygghet	801	801	0		1. Säkra Standard
20 TN	2. Parker	189	Parkernas belysning	584	584	0		1. Säkra Standard
20 TN	2. Parker	190	Botniabanan parkarbeten	202	202	0		1. Säkra Standard
20 TN	2. Parker	191	Familjeparker	526	526	0		4. Stadsmiljö
20 TN	2. Parker	192	Utv Älvsnära parker	736	736	0		1. Säkra Standard
20 TN	2. Parker	193	Parkträd	316	316	0		1. Säkra Standard
20 TN	2. Parker	194	Lekp grönomr H-sund	571	571	0		1. Säkra Standard
20 TN	2. Parker	195	Lekp grönomr Sävar	415	415	0		1. Säkra Standard
20 TN	2. Parker	196	Lekparker grönomr Hörnefors	215	215	0		1. Säkra Standard
20 TN	2. Parker	197	Böleäng II, lekplats	3 500	3 500	0		4. Stadsmiljö
20 TN	2. Parker	198	Strandprom södra sid	3 000	3 000	0		5. Tillväxt
20 TN	2. Parker	199	Under Kyrkbron	1 000	1 000	0		4. Stadsmiljö
20 TN	2. Parker	200	Parker ny utrustning	119	119	0		1. Säkra Standard
	2. Parker			23 592	23 592	0		
20 TN	4. IT	246	Utrustning/uthyrning	33 083	33 083	0		
20 TN	4. IT	247	IP-telefoni		440	440	Nytt	Underhåll och utbyte av infrastruktur
20 TN	4. IT	248	Backuplösning	300	700	400	Reviderad kalkyl	Underhåll och utbyte av infrastruktur
20 TN	4. IT	249	Utrustning servrar	2 800	4 300	1 500	Reviderad kalkyl	Underhåll och utbyte av infrastruktur
20 TN	4. IT	250	Utrustning nät		1 600	1 600	Nytt	Underhåll och utbyte av infrastruktur
20 TN	4. IT	251	Trådlösa Nät		2 000	2 000	Nytt	Underhåll och utbyte av infrastruktur
	4. IT			36 183	42 123	5 940		
20 TN	5. Övriga	256	Fordon och utrustning	6 700	12 700	6 000	Tidsmässig förskjutning	Ombudgetering brandbil 6 mkr från 2018 till 2017
20 TN	5. Övriga	257	Maskiner Städservice D1	995	995	0		
20 TN	5. Övriga	258	Översten utr/inv	105	105	0		
20 TN	5. Övriga	259	Ryttmästaren utr/inv	105	105	0		
20 TN	5. Övriga	260	Zamboka konf lokaler utr	105	105	0		
20 TN	5. Övriga	261	Inv/utr - Måltidservice	305	305	0		
20 TN	5. Övriga	262	Inv/utr - Måltidservice	350	350	0		
20 TN	5. Övriga	263	Städutrustning	71	71	0		

20 TN	5. Övriga	264	Inredning/utr/Service/Lvå 5år	104	104	0		
	5. Övriga			8 840	14 840	6 000		
20 TN				348 223	382 256	34 033		
21 BN	5. Övriga	265	Utrustning	57	57	0		
21 BN	5. Övriga	266	Utrustning	105	105	0		
21 BN	5. Övriga	267	Utrustning	426	426	0		
21 BN	5. Övriga	268	Utrustning	426	426	0		
	5. Övriga			1 014	1 014	0		
21 BN				1 014	1 014	0		
23 MHN	5. Övriga	269	Invetarier	296	296	0		
	5. Övriga			296	296	0		
23 MHN				296	296	0		
31 ÄN	1 Fastigheter	27	Ö:a stadsdel kv Hoppet Äb	40 000	40 000	0		
31 ÄN	1 Fastigheter	28	Stadliden 5:1 Älgvägen Äb	70 000	95 000	25 000	Tidsmässig förskjutning	Flytta invmedel 20 mnkr från 2018 till 2017 då inflytt är 2017 + tillägg pga kalkyldiff fastighet 5 mnkr
31 ÄN	1 Fastigheter	29	Äldreboende, ej spec område	5 000		-5 000	Tidsmässig förskjutning	Inlyttning 2023. Beslutade invmedel behöver skjutas på framtiden då inflytt är 2023.
31 ÄN	1 Fastigheter	30	Södra stadsdel Äldreboende	5 000	5 000	0		Detaljplanering pågår. Inflyttning 2021.
	1 Fastigheter			120 000	140 000	20 000		
31 ÄN	5. Övriga	270	Trygghetslarm	1 500	1 500	0		
31 ÄN	5. Övriga	271	Nyckelgömmor hemtjänsten		6 500	6 500	Tidsmässig förskjutning	Tidsmässig förskjutning. Ombudgetering från 2016 till 2017
31 ÄN	5. Övriga	272	Utrustning Älgvägens vårdboende	10 100	10 500	400	Reviderad kalkyl	Reviderad kalkyl
31 ÄN	5. Övriga	273	Utrustning Marielunds äldreboende	2 300	4 000	1 700	Reviderad kalkyl	Reviderade kalkyl samt sängar
31 ÄN	5. Övriga	274	Systemstöd		200	200	Nytt	Nytt välfärdsteknologi
31 ÄN	5. Övriga	275	Välfärdsbredband		300	300	Nytt	Nytt välfärdsteknologi
31 ÄN	5. Övriga	276	Upphandling/utbyte trygghetslarm		500	500	Nytt	Nytt välfärdsteknologi
31 ÄN	5. Övriga	277	Välfärdsteknik		500	500	Nytt	Nytt välfärdsteknologi
31 ÄN	5. Övriga	278	Trådlös access boenden och personalutrymmen		800	800	Nytt	Nytt välfärdsteknologi
31 ÄN	5. Övriga	279	Utrustning för mobilitet och distansmöten		1 300	1 300	Nytt	Nytt välfärdsteknologi
	5. Övriga			13 900	26 100	12 200		
31 ÄN				133 900	166 100	32 200		
32 IFN	1 Fastigheter	31	Matrisen 7, dagl verksamhet	13 000	13 000	0		
32 IFN	1 Fastigheter	32	Giraffen 1 gruppboende		2 000	2 000	Nytt/Reviderad kalkyl	Tillägg utifrån faktiska behov
32 IFN	1 Fastigheter	33	Glaset 2		200	200	Nytt/Reviderad kalkyl	Tillägg utifrån faktiska behov
32 IFN	1 Fastigheter	34	Gruppboende kat 3, 2017	13 800	13 800	0		
32 IFN	1 Fastigheter	35	Gruppboende Backenv		500	500	Nytt/Reviderad kalkyl	Tillägg utifrån faktiska behov
32 IFN	1 Fastigheter	36	Gruppboende Umedalen, operetten		1 000	1 000	Nytt/Reviderad kalkyl	Tillägg utifrån faktiska behov
32 IFN	1 Fastigheter	37	Gruppboende Röbäck, luvan		1 000	1 000	Nytt/Reviderad kalkyl	Tillägg utifrån faktiska behov
	1 Fastigheter			26 800	31 500	4 700		
32 IFN	5. Övriga	280	Jourboende	254	254	0		
32 IFN	5. Övriga	281	Utr individ-och familjeomsorg	254	254	0		
32 IFN	5. Övriga	282	Utr särbo funktinindr vuxna	508	508	0		
32 IFN	5. Övriga	283	Reinvest utrustning	1 320	1 320	0		
32 IFN	5. Övriga	284	Utr gr bo psyk 2017	203	203	0		
32 IFN	5. Övriga	285	Gruppboende, utrustning	123	123	0		
32 IFN	5. Övriga	286	Reutr Skogsdungen		700	700	Nytt	Nytt. reinvestering utrustning
32 IFN	5. Övriga	287	Reutr bef boenden FO		580	580	Nytt	Nytt. reinvestering utrustning
32 IFN	5. Övriga	288	Tillägg utr FO		786	786	Nytt	Nytt. reinvestering utrustning

32 IFN	5. Övriga	289	Systemstöd		200	200	Nytt	Nytt välfärdsteknologi
32 IFN	5. Övriga	290	Välfärdsbredband		100	100	Nytt	Nytt välfärdsteknologi
32 IFN	5. Övriga	291	Välfärdsteknik		200	200	Nytt	Nytt välfärdsteknologi
32 IFN	5. Övriga	292	Trådlös access boenden och personalutrymmen		800	800	Nytt	Nytt välfärdsteknologi
32 IFN	5. Övriga	293	Utrustning för mobilitet och distansmöten		600	600	Nytt	Nytt välfärdsteknologi
	5. Övriga			2 661	6 628	3 967		
32 IFN				29 461	38 128	8 667		
40 FN	1 Fastigheter	38	Tegstunet konstgräs + omkl	5 100	5 100	0		
40 FN	1 Fastigheter	39	Tegs C-skola idrottshall	18 000		-18 000	Tidsmässig förskjutning	Förskjuts fr 2017 t 2018, beroende av skolans inv.
40 FN	1 Fastigheter	41	Tegs C-skola fritidsg	5 000		-5 000	Tidsmässig förskjutning	Förskjuts fr 2017 t 2018, beroende av skolans inv.
40 FN	1 Fastigheter	42	Hörnefors fritidsgård		3 000	3 000	Nytt	Ombyggnation kommunhus
	1 Fastigheter			28 100	8 100	-20 000		
40 FN	5. Övriga	294	Åtg för rörligt friluftsliv	455	455	0		
40 FN	5. Övriga	295	Rullskidbana Nydala		6 528	6 528	Tidsmässig förskjutning	Tidsmässig förskjutning. Ombudgetering från 2016 till 2017
40 FN	5. Övriga	296	Utrustning/inventarier badhus	102		-102	Flytt projekt	Projekt flyttas till "Kompl inv bef anläggningar"
40 FN	5. Övriga	298	Utbyte av fordon	880	880	0		
40 FN	5. Övriga	299	Kompl inv bef anläggningar	2 845	2 947	102	Flytt projekt	Projektbudget tillkommer från "Utrustning/inventarier badhus"
40 FN	5. Övriga	300	Utrustning/inventarier	332	332	0		
40 FN	5. Övriga	301	Utr/inv fritidsgårdar	128	128	0		
40 FN	5. Övriga	302	IT-utrustning/inv.	158	158	0		
	5. Övriga			4 900	11 428	6 528		
40 FN				33 000	19 528	-13 472		
45 KN	5. Övriga	303	Kv.historiskt museum utr. 10år		1 000	1 000	Tidsmässig förskjutning	Flyttas från KS samt ombudgetering från 2015/2016
45 KN	5. Övriga	304	Inköp av konst	1 500	3 300	1 800	Tidsmässig förskjutning	Ombudgetering från 2016 till 2017
45 KN	5. Övriga	305	Utrustning,bibl.	1 000	2 200	1 200	Tidsmässig förskjutning	Ombudgetering från 2016 till 2017
45 KN	5. Övriga	306	Tekn.ration.bibl	300	300	0		
45 KN	5. Övriga	307	IT-utrustning	300		-300	Tidsmässig förskjutning	Ombudgetering från 2017 till 2018 till bokbuss?
	5. Övriga			3 100	6 800	3 700		
45 KN				3 100	6 800	3 700		
50 FOG	1 Fastigheter	43	Förskolekök renov livsm lagst	8 120	8 120	0		
50 FOG	1 Fastigheter	44	Spiltan 1		17 500	17 500	Ombudgetering	Tidsmässig förskjutning. Färdigställs 2017. Ombudgetering från 2016
50 FOG	1 Fastigheter	45	Röbäck 30:110 Luvan fsk	13 000		-13 000	Tidsmässig förskjutning	Tidsmässig förskjutning 2018 -. Nytt projekt utifrån nya detaljplaner för Röbäck/Skravelsjö.
50 FOG	1 Fastigheter	46	Mården 11	21 000	1 700	-19 300	Tidsmässig förskjutning	Tidsmässig förskjutning 2018 -.
50 FOG	1 Fastigheter	47	Visionen ny fsk 6-8 avd	10 000	1 000	-9 000	Tidsmässig förskjutning	Tidsmässig förskjutning 2018 -.
50 FOG	1 Fastigheter	48	Trollgrottan fsk hörsel Haga		1 500	1 500	Tidsmässig förskjutning	Ombudgetering från 2016 Delvis nytt projekt
50 FOG	1 Fastigheter	49	Innertavle skola/fsk tillbyggn	16 000	500	-15 500	Tidsmässig förskjutning	Tidsmässig förskjutning 2018 -.
50 FOG	1 Fastigheter	54	Stadsliden 5:1 fsk Älgvägen		21 490	21 490	Ombudgetering	Pågår. Tidsmässig förskjutning. Ombudgetering från 2015/2016
50 FOG	1 Fastigheter	56	Förskolan Smöret Vht anp	4 500		-4 500	Tidsmässig förskjutning	Tidsmässig förskjutning 2018 -.
50 FOG	1 Fastigheter	57	Tavleliden, ny förskola	11 000	10 950	-50	Reviderad kalkyl	
50 FOG	1 Fastigheter	58	Olofsdal, ny förskola	1 000		-1 000	Tidsmässig förskjutning	Tidsmässig förskjutning 2018 -.
50 FOG	1 Fastigheter	59	Hoppet 1, ny förskola	14 000	15 000	1 000	Ombudgetering	Pågår. Ombudgetering från 2016
50 FOG	1 Fastigheter	61	Varglyan fsk 4-6 avd	1 000		-1 000	Tidsmässig förskjutning	Tidsmässig förskjutning 2018 -.
50 FOG	1 Fastigheter	62	Stadsliden 5:1 kök		7 400	7 400	Ombudgetering	Tidsmässig förskjutning. Ombudgetering från 2016

50 FOG	1 Fastigheter	63	Karusellen ny fsk 4 avd	11 000	9 500	-1 500	Ombudgetering	Ombudgetering från 2015/2016 och delvis tidsmässig förskjutning till 2018
50 FOG	1 Fastigheter	64	Bullmark skola konv fsk 3 avd	5 000	0	-5 000	Tidsmässig förskjutning	Tidsmässig förskjutning till 2018-. Ingår i skolprojektet i Bullmark
50 FOG	1 Fastigheter	65	Skolkök ny produktionsmetod	5 075	5 075	0		
50 FOG	1 Fastigheter	66	Skolgården ej spec.	3 640	3 640	0		
50 FOG	1 Fastigheter	67	Tegs c-skola omb bibliotek	10 000		-10 000	Tidsmässig förskjutning	Tidsmässig förskjutning till 2018-.
50 FOG	1 Fastigheter	68	Sofiehemsskolan	34 297		-34 297	Tidsmässig förskjutning	Tidsmässig förskjutning till 2018-.
50 FOG	1 Fastigheter	69	Brännland 2:16	19 183		-19 183	Tidsmässig förskjutning	Tidsmässig förskjutning till 2018-.
50 FOG	1 Fastigheter	70	Sörfors skola	22 885		-22 885	Tidsmässig förskjutning	Tidsmässig förskjutning till 2018-.
50 FOG	1 Fastigheter	71	Fjällämmeln 1	25 000		-25 000	Tidsmässig förskjutning	Tidsmässig förskjutning till 2018-.
50 FOG	1 Fastigheter	72	Mariehemsskolan tillbyggn	15 500		-15 500	Tidsmässig förskjutning	Tidsmässig förskjutning till 2018-.
50 FOG	1 Fastigheter	73	Tomtebo utbyggn grundskola	20 000		-20 000	Tidsmässig förskjutning	Tidsmässig förskjutning till 2018-.
50 FOG	1 Fastigheter	74	Trafiklösn Sävar skola		8 000	8 000	Ombudgetering	Pågår. Ombudgetering från 2015/2016
50 FOG	1 Fastigheter	75	Hjorten 24 Skärgårdsskolan		14 000	14 000	Tidsmässig förskjutning	Ombyggnation och underhåll
50 FOG	1 Fastigheter	76	Bullmark 4:51	32 800	1 500	-31 300	Tidsmässig förskjutning	Tidsmässig förskjutning till 2018-.
50 FOG	1 Fastigheter	78	Utbyggn grundskola Sävar	20 000		-20 000	Tidsmässig förskjutning	Tidsmässig förskjutning till 2018-.
50 FOG	1 Fastigheter	79	Nytt Östra skolan		10 000	10 000	Nytt	Nytt
50 FOG	1 Fastigheter	80	Nytt: konvertering Solskenet till grundskola		7 000	7 000	Nytt	Nytt. Ålidhem/Tomtebo
50 FOG	1 Fastigheter	81	Generell minskning 2016/2017	-70 000		70 000	Generell minskning 2016/2017	
	1 Fastigheter			254 000	143 875	-110 125		
50 FOG	5. Övriga	308	Sofiehemsskolan, inv	2 056		-2 056	Tidsmässig förskjutning	Tidsmässig förskjutning 2018 - .
50 FOG	5. Övriga	309	Grundskola - inventarier	4 000	4 000	0		
50 FOG	5. Övriga	310	Förskola - inventarier	4 000	4 000	0		
50 FOG	5. Övriga	311	Förbättrade IT-åtgärder	1 500	1 500	0		
50 FOG	5. Övriga	312	Mariehemsskolan - inv	800		-800	Tidsmässig förskjutning	Tidsmässig förskjutning 2018 - .
50 FOG	5. Övriga	313	Innertavles fsk - inv	400		-400	Tidsmässig förskjutning	Tidsmässig förskjutning 2018 - .
50 FOG	5. Övriga	314	Rödängsskolan - inv	780		-780	Tidsmässig förskjutning	Tidsmässig förskjutning 2018 - .
50 FOG	5. Övriga	315	Älgvägen förskola - inv		1 500	1 500	Tidsmässig förskjutning	Ombudgetering 2016 och ny kakyl
50 FOG	5. Övriga	316	Spiltan förskolan - inv		1 100	1 100	Tidsmässig förskjutning	Ombudgetering 2016
50 FOG	5. Övriga	317	Luvan förskola - inv	1 100		-1 100	Tidsmässig förskjutning	Tidsmässig förskjutning 2018 - .
50 FOG	5. Övriga	318	Mården förskola - inv	1 600		-1 600	Tidsmässig förskjutning	Tidsmässig förskjutning 2018 - .
50 FOG	5. Övriga	319	Karusellen 4 avd fsk - inv	800		-800	Tidsmässig förskjutning	Tidsmässig förskjutning 2018 - .
50 FOG	5. Övriga	320	Skärgårdsskolan - inv	200		-200	Tidsmässig förskjutning	Tidsmässig förskjutning 2018 - .
50 FOG	5. Övriga	321	Smöret fsk - inv	400		-400	Tidsmässig förskjutning	Tidsmässig förskjutning 2018 - .
50 FOG	5. Övriga	322	Tavleliden 4 avd fsk - inv	1 200		-1 200	Tidsmässig förskjutning	Tidsmässig förskjutning 2018 - .
50 FOG	5. Övriga	323	Hoppet 6 avd fsk - inv	1 600	1 600	0		
50 FOG	5. Övriga	324	Inred/utr Bullmark skola 10 år	1 650		-1 650	Tidsmässig förskjutning	Tidsmässig förskjutning 2018 - .
50 FOG	5. Övriga	325	Inredn/Bullmark fsk 10 år		620	620	Tidsmässig förskjutning	
50 FOG	5. Övriga	326	Nytt: Norra Ålidhemsskolan inv		2 000	2 000	Nytt	
	5. Övriga			22 086	16 320	-5 766		
50 FOG				276 086	160 195	-115 891		
55 GVN	1 Fastigheter	82	Stadsliden 3:37	2 000	3 500	1 500	Ombudgetering	
55 GVN	1 Fastigheter	83	Nytt Östra skolan		20 000	20 000	Nytt	Nytt. Ombyggnation och underhåll
55 GVN	1 Fastigheter	84	3 klassrum Dragonskolan		7 000	7 000	Nytt	Nytt.
55 GVN	1 Fastigheter	85	Forslunda förråd m m	1 500	1 500	0		
	1 Fastigheter			3 500	32 000	28 500		
55 GVN	5. Övriga	327	Tavelliden 5-7	900	900	0		
55 GVN	5. Övriga	328	Dragonskolan - inventarier	192	192	0		
55 GVN	5. Övriga	329	Östra gymn - inventarier	62		-62	Tidsmässig förskjutning	Tidsmässig förskjutning 2018 - .

55 GVN	5. Övriga	330	Midgård - inventarier	179	179	0		
55 GVN	5. Övriga	331	Forslunda - inventarier	347	347	0		
55 GVN	5. Övriga	332	Gymnasium - inventarier	1 000	1 000	0		
55 GVN	5. Övriga	333	Dragonskolan - undervisning	1 521	1 521	0		
55 GVN	5. Övriga	334	Östra gymn - undervisning	418	418	0		
55 GVN	5. Övriga	335	Midgård - undervisning	672	672	0		
55 GVN	5. Övriga	336	Forslunda - läromedel	316	316	0		
55 GVN	5. Övriga	337	Gymnasieskola lokalanp	655	655	0		
5. Övriga				6 262	6 200	-62		
55 GVN				9 762	38 200	28 438		
Totalsumma				980 741	856 162	-124 579		

Diariennr: KS-2016/00177

Motion 6/2016 - Kommunalt barnombud all samhällsplanering utifrån ett barnperspektiv

Förslag till beslut

Kommunfullmäktige beslutar

att avslå motion 6/2016 – Kommunalt barnombud, all samhällsplanering
utifrån ett barnperspektiv

Ärendebeskrivning

I en vid kommunfullmäktige 2016-02-29 väckt motion yrkar Vänsterpartiet att Umeå kommun inrättar ett kommunalt barnombud, att funktionen som barnombud finns på övergripande strategisk nivå och att anta FN:s barnkonvention som ett strategiskt dokument.

Den av Umeå kommunfullmäktige antagna strategiska planen visar på vikten av Goda livsvillkor för samtliga medborgare i Umeå kommun, dvs. vikten att jobba med att bygga en socialt hållbar stad. Kommunfullmäktige har också gett Kommunstyrelsen i uppdrag "Att inrätta en kommission för ett socialt hållbart Umeå. Kommissionen ska analysera skillnader i livsvillkor i Umeå kommun mellan grupper och geografiska områden, samt ge förslag på konkreta åtgärder för en socialt hållbar utveckling i hela Umeå kommun". Förvaltningen skapar ett fakta- och analysunderlag utifrån ett helhetsperspektiv. Detta visualiseras för folkhälsorådet som blir själva kommissionen. Folkhälsorådet leder arbetet, gör analyser och därefter skickar underlaget till KS och berörda nämnder för eventuella beslut. Barnperspektivet hanteras på så sätt naturligt i dessa analyser och den ordinarie verksamheten.

Beredningsansvariga

Johan Gammelgård

Beslutet ska skickas till

Vänsterpartiet

Förnamn, Efternamn

Johan Gammelgård

Tjänsteskrivelse

Dnr: KS-2016/00177

Befattning

Tillväxtdirektör

§ 21

Diariennr: KS-2016/00177

Motion 6/2016 - Kommunalt barnombud all samhällsplanering utifrån ett barnperspektiv

Förslag till beslut

Kommunfullmäktige beslutar

att avslå motionen

Reservation

Mattias Sehlstedt (V) reserverar sig mot beslutet till förmån för egna förslag (se reservationstext nedan).

Ärendebeskrivning

Vänsterpartiet har yrkat på att Umeå kommun inrättar ett kommunalt barnombud, att funktionen som barnombud finns på övergripande strategisk nivå och att anta FN:s barnkonvention som ett strategiskt dokument.

Den av Umeå kommunfullmäktige antagna strategiska planen visar på vikten av Goda livsvillkor för samtliga medborgare i Umeå kommun, dvs. vikten att jobba med att bygga en socialt hållbar stad.

Kommunfullmäktige har också gett Kommunstyrelsen i uppdrag "Att inrätta en kommission för ett socialt hållbart Umeå. Kommissionen ska analysera skillnader i livsvillkor i Umeå kommun mellan grupper och geografiska områden, samt ge förslag på konkreta åtgärder för en socialt hållbar utveckling i hela Umeå kommun". Förvaltningen skapar ett fakta- och analysunderlag utifrån ett helhetsperspektiv. Detta visualiseras för folkhälsorådet som blir själva kommissionen. Folkhälsorådet leder arbetet, gör analyser och därefter skickar underlaget till KS och berörda nämnder för eventuella beslut.

Barnperspektivet hanteras på så sätt naturligt i dessa analyser och den ordinarie verksamheten.

Yrkanden

Mattias Sehlstedt (V) yrkar att ärendet återremitteras till förvaltningen för att den ska remitteras till berörda nämnder och om återremissyrkandet faller yrkar Sehlstedt bifall till motionen.

Christer Lindvall (S) yrkar avslag till återremissyrkandet och yrkar bifall till tjänsteskrivelsen om att avslå motionen.

Propositionsordning

Ordföranden frågar om ärendet ska avgöras idag eller återremitteras och konstaterar att ärendet ska avgöras idag.

Därefter ställer ordföranden Lindvalls yrkande om bifall till tjänsteskrivelsen om att avslå motionen mot Sehlstedts yrkande om bifall till motionen och konstaterar att arbetsutskottet beslutar att bifalla tjänsteskrivelsen om att avslå motionen.

Mattias Sehlstedts (V) reservation

Denna motion är undermåligt hanterat. Den har inte gått ut på remiss till respektive nämnd, vilket brukar vara gängse rutin då den helt uppenbart berör alla nämnder. För att den har en direkt koppling till det kommun övergripande målet om minskad barnfattigdom till 2020. Det kan ju inte ha tagit ett år med vag tjänsteskrivelse och berörda nämnder har inte yttrat sig.

Utifrån det uppenbara skälet bör det bli en återremiss. Bara remissvaret indikerar att man inte ens har läst motionen som inte handlar om ett "barnperspektiv". Detta duger inte som underlag för att behandla motionen, att behandla motioner olika beroende på vilket politiskt parti motionen kommer ifrån är inte okej.

Beslutsunderlag

Motion 6/2016.

Beredningsansvariga

Johan Gammelgård

Umeå kommun

Kommunstyrelsens arbetsutskott

Protokollsutdrag

2017-01-26

Beslutet ska skickas till

Kommunstyrelsen - Kommunfullmäktige

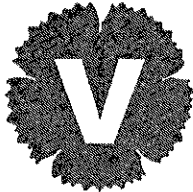
Justerares sign:

Utdraget bestyrks:

V: Kommunalt barnombud – all samhällsplanering utifrån ett barnperspektiv

Motion till Umeå kommunfullmäktige

2016-02-19



Barns trygghet, uppväxtvillkor, hälsa och skolframgång ska vara ledstjärnan för all samhällsplanering och alla politiska beslut. Idag saknas en kommunal expertfunktion som har det övergripande ansvaret för att alla beslut också i realiteten föregås av en barnkonsekvensanalys, i enlighet med kommunfullmäktigebeslutet från år 2005, och att ett barn- och ungdomsperspektiv lyfts i kommunens alla verksamheter.

I Vänsterpartiet ska barnperspektivet genomsyra hela vår politiska gärning. Bara genom stärkt och utvecklad välfärd med fokus på barnen kan vi nå målet om ett socialt, ekologiskt och ekonomiskt hållbart Umeå. Det sammanfattar vi som att Umeå ska växa utan storstadsproblem, och för oss är detta ett mål i sig. När visionen om den barnvänliga staden får genomsyra alla beslut, då får vi en politik för trygghet, feminism och social rättvisa.

Barnombudsmannen lämnade år 2003 på regeringens uppdrag rapporten "Uppdrag barn och unga" där kommuner och landsting uppmanades att satsa på lokala barnombud i syfte att öka barns inflytande på politiken. I flera kommuner har man haft detta i många år, bl a Botkyrka, med mycket goda resultat.

Uppdraget för en kommunal barnombudsman ska vara att finnas på en övergripande nivå och att säkerställa att ett barnperspektiv och en barnkonsekvensanalys finns med på alla beslut som fattas i kommunen. Det ska vara en funktion som står på barnens sida - både i ord och i handling. Uppdraget kan komma att utvecklas över tid, men motionens intention är att det bör innefatta att:

- Säkerställa barns arbetsmiljö både på kort och längre sikt (t.ex. barnskyddsrondslista enligt Botkyrka-modellen)
- Bevaka och säkerställa att barn och ungdomars rättigheter, behov och intressen tillvaratas från kommunledningsnivå och i alla verksamheter
- Träffa barn och ungdomar regelbundet
- Informera och utbilda om FN:s barnkonvention och barns rättigheter på kommunal nivå
- Föra barn och ungdomars talan i kommunala beslut som direkt och indirekt påverkar barn
- Bidra till att utveckla formerna för medborgardialog som innefattar barn

- Vara en stödresurs för nämnders arbete i att verka för ett barnperspektiv och barnkonsekvensanalys på alla beslut
- Se till att barn och unga får sina röster hörda

Vänsterpartiet yrkar:

- att Umeå kommun inrättar ett kommunalt barnombud
- att funktionen som barnombud finns på övergripande strategisk nivå
- att anta FN:s Barnkonvention som ett strategiskt dokument

Ulrika Edman
Vänsterpartiet



2016-09-02

Kommunstyrelsens
arbetsutskott

Diariennr: KS-2016/00498

**Motion 23/2016 - Stoppa skatteflykten av
kommunala medel****Förslag till beslut**

Kommunfullmäktige beslutar

att anse motionen nr 23/2016, besvarad i enlighet med
upphandlingschefen yttrande.

Ärendebeskrivning

I en vid kommunfullmäktiges sammanträde 2016-06-30 väckt motion har

Arijan Kan/Gudrun Nordborg (V) yrkat:

”Att kommunstyrelsen ges i uppdrag att i den nya upphandlingspolicyn
utforma regler för inköp och anbud som utesluter företag som har
kopplingar till så kallade ”skatteparadis””

Upphandlingschefens yttrande

Umeå kommuns Inköps- och upphandlingspolicy är för närvarande föremål
för revidering. Förslag till ny policy är ute på remiss till framförallt de
politiska företrädarna inom Umeå kommun.

Vad Inköps- och upphandlingspolicyn ska innehålla är därmed ett arbete
som pågår. Beträffande det yrkande som motionärerna har så kommer den
frågan slutligen att beslutas av kommunfullmäktige inom kort.

Beslutsunderlag

Motionen

Beredningsansvariga

Egil Nylén

Förnamn, Efternamn
BefattningAgneta Flumé
nämndssekreterare

Tjänsteskrivelse

Dnr: KS-2016/00498

§ 307

Diariennr: KS-2016/00498

Motion 23/2016 - Stoppa skatteflykten av kommunala medel

Förslag till beslut

Kommunfullmäktige beslutar

att anse motionen nr 23/2016, besvarad i enlighet med upphandlingschefens yttrande.

Ärendebeskrivning

I en vid kommunfullmäktiges sammanträde 2016-06-30 väckt motion har **Arijan Kan/Gudrun Nordborg (V)** yrkat:

”Att kommunstyrelsen ges i uppdrag att i den nya upphandlingspolicyn utforma regler för inköp och anbud som utesluter företag som har kopplingar till så kallade ”skatteparadis”

Upphandlingschefens yttrande

Umeå kommuns Inköps- och upphandlingspolicy är för närvarande föremål för revidering. Förslag till ny policy är ute på remiss till framförallt de politiska företrädarna inom Umeå kommun.

Vad Inköps- och upphandlingspolicyn ska innehålla är därmed ett arbete som pågår. Beträffande det yrkande som motionärerna har så kommer den frågan slutligen att beslutas av kommunfullmäktige inom kort.

Beslutsunderlag

Motionen

Beredningsansvariga

Egil Nylén

Arbetsutskottets beslutsordning

Yrkanden

Ulrika Edman (V) – Bifall till motionen

Anders Ågren (M) – att anse motionen besvarad.

Propositionsordning som godkänns

Umeå kommun

Kommunstyrelsens arbetsutskott

Protokollsutdrag

2016-10-11

Anders Ågrens förslag att anse motionen besvarad mot Ulrika Edmans yrkande att bifalla motionen. Ordföranden finner att arbetsutskottet beslutat föreslå att motionen anses besvarad.

Justerares sign:

Utdraget bestyrks:

Stoppa skatteflykten av kommunala medel

Motion till Umeå kommunfullmäktige 2016-06-16

Umeå kommun och de kommunala bolagen upphandlar för många miljoner kronor varje år. Som upphandlare ger vi försörjning åt mängder av företag. Villkoren i våra upphandlingar får därför stora konsekvenser för dessa företag, deras anställda, för Umeås ekonomi liksom för samhällsekonomin i stort.



Många rapporter med svindlande siffror belyser hur det offentliga upphandlar varor och tjänster från företag som sedan undanhåller sina pengar utomlands för att undvika beskattning. SvD Näringslivs granskning "Välfärdens nya ägare" visar till exempel att det varje år går 30 miljarder skattekronor till 16 riskkapitalägda koncerner. Ur dessa skattemedel genereras en vinst på nära 2,9 miljarder kronor. Riskkapitalbolagen gör alltså stora vinster - och många av dem gör också sitt bästa för att undanhålla dessa vinster från beskattning. Enligt Skatteverket omsatte de fem största välfärdsbolagen 22,4 miljarder kronor under 2014, hade en vinst på uppskattningsvis 1,2 miljarder - men betalade bara 26 miljoner kronor i skatt. Den mest populära metoden som riskkapitalbolagen använder sig av för att undvika skatt är att registrera sig i så kallade "skatteparadis".

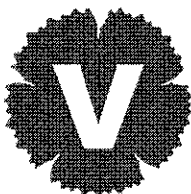
Detta undanhållande av skatt är samhällsfarligt på flera sätt. Förutom det självklara att vi behöver intäkter för att klara finansieringen av vår välfärd, undergräver detta också skattemoralen och skapar osunda konkurrensförhållanden. Det blir svårt för seriösa aktörer att lämna lika attraktiva bud vid upphandlingar som de aktörer som undanhåller skatt. Diverse välfärdsskandaler visar också att riskkapitalbolagens vinstintressen går ut över kvaliteten.

Det finns tydliga politiska skillnader mellan vänster och höger angående privatiseringarna av välfärden. Men vi är övertygade om att såväl kommunens invånare som politiker delar vår uppfattning att skattebetalarnas pengar ska användas på ett ansvarsfullt sätt och inte flyttas från land till land för att undgå beskattning.

Andra kommuner har i regler eller policy för sina upphandlingar tagit ställning mot att samarbeta med aktörer som undanhåller skatt. Kalmar anger att "*Våra leverantörer skall beskatta vinsten där den uppstår. Leverantörerna får inte ha någon koppling till det vi i dagligt tal kallar "skatteparadis".*" Nybro kommun har en likartad formulering. Ett tredje exempel finns i Växjö, där man slagit fast att "*Växjö kommun förväntar sig att anbudsgivaren har ett affärsmässigt etiskt förhållningssätt där vinster från verksamheter baserade i Sverige också beskattas i Sverige.*" Detta bör Umeå ta efter.

Vänsterpartiet yrkar därför:

att kommunstyrelsen ges i uppdrag att i den nya upphandlingspolicyn utforma regler för inköp och anbud som utesluter företag som har kopplingar till så kallade "skatteparadis".

Arijan Kan**Gudrun Nordborg****Vänsterpartiet**

Diariennr: KS-2016/00572

Motion nr 25/2016 - Ge äldre möjlighet att välja gemenskap istället för ensamhet

Förslag till beslut

Kommunfullmäktige beslutar

att avslå motion 25/2016 – Ge äldre möjlighet att välja gemenskap i stället för ensamhet - i enlighet med äldrenämndens förslag.

Ärendebeskrivning

I en vid kommunfullmäktiges sammanträde 2016-08-29 väckt motion har Ulrica Westerlund (L) föreslagit att alla som är 85 år eller äldre ska ges möjlighet till plats på särskilt boende om de själva önskar det. Motiveringen som ligger till grund för yrkandet beskriver att många äldre som har begränsade vård- och omsorgsbehov upplever ensamhet och isolering. Plats på vård- och omsorgsboende ska enligt motionären tillförsäkra den äldre en fin sista tid i gemenskap.

Äldrenämnden föreslår vid sammanträde 2016-10-27 att motionen avslås i enlighet med förvaltningens yttrande.

Beslutsunderlag

Äldrenämndens protokoll och yttrande 2016-08-19
Motion nr 25/2016

Beredningsansvariga

Petra Nylander, utredare

Förnamn, Efternamn
Befattning

Agneta Flumé
nämndsekreterare

§ 368

Diariennr: KS-2016/00572

**Motion nr 25/2016 - Ge äldre möjlighet att välja
gemenskap istället för ensamhet**

Förslag till beslut

Kommunfullmäktige beslutar

att avslå motionen i enlighet med äldrenämndens förslag.

Ärendebeskrivning

I en vid kommunfullmäktiges sammanträde 2016-08-29 väckt motion har Ulrica Westerlund (L) föreslagit att alla som är 85 år eller äldre ska ges möjlighet till plats på särskilt boende om de själva önskar det. Motiveringen som ligger till grund för yrkandet beskriver att många äldre som har begränsade vård- och omsorgsbehov upplever ensamhet och isolering. Plats på vård- och omsorgsboende ska enligt motionären tillförsäkra den äldre en fin sista tid i gemenskap.

Äldrenämnden föreslår vid sammanträde 2016-10-27 att motionen avslås i enlighet med förvaltningens yttrande.

Beslutsunderlag

Äldrenämndens protokoll och yttrande 2016-08-19
Motion nr 25/2016

Beredningsansvariga

Petra Nylander, utredare

Arbetsutskottets beslutsordning

Yrkanden

Hans Lindberg (S), Ulrika Edman (V), Nasser Mosleh (MP) – Avslag till motionen.

Peder Westerberg (L) – Bifall till motionen.

Propositionsordning som godkänns:

Avslag mot bifall till motionen. Ordföranden finner att arbetsutskottet beslutat föreslå att motionen avslås.

Reservation

Peder Westerberg (L) till förmån för eget yrkande.

Umeå kommun

Kommunstyrelsens arbetsutskott

Protokollsutdrag

2016-11-08

Justerares sign:

Utdraget bestyrks:

Yttrande över motion nr 25/2016 - Ge äldre möjlighet att välja gemenskap istället för ensamhet

Liberalerna har i en motion till kommunfullmäktige föreslagit att alla som är 85 år eller äldre ska ges möjlighet till plats på särskilt boende om de själva önskar det. Motiveringen som ligger till grund för yrkandet beskriver att många äldre som har begränsade vård- och omsorgsbehov upplever ensamhet och isolering. Plats på vård- och omsorgsboende ska enligt motionären tillförsäkra den äldre en fin sista tid i gemenskap.

Socialtjänstlagens bestämmelser

Den som inte själv kan tillgodose sina behov eller kan få dem tillgodosedda på annat sätt har rätt till bistånd enligt socialtjänstlagen i syfte att tillförsäkras en skälig levnadsnivå. Den skäliga levnadsnivån bedöms i första hand utifrån den fysiska förmågan att tillgodose omsorgsbehovet, tillsammans med sociala och psykologiska faktorer. Hög ålder i sig är därmed inte skäl till insatser från socialtjänsten.

Ensamhet hos äldre i Umeå

Gemenskap och umgänge minskar känslan av ensamhet och höjer livskvaliteten, vilket stärker den enskilde. Personer över 80 år är en särskilt utsatt grupp för ensamhet och i synnerhet kvinnor. Äldre ensamboende är en grupp som upplever ensamhet i betydligt högre utsträckning än övriga befolkningen.

Det är dock inte säkert att känslan av ensamhet är kopplad till boendeform. I en brukarenkät från Socialstyrelsen ställs frågan om ensamhet på vård- och omsorgsboende och ordinärt boende till äldre över 80 år. Resultaten för vård- och omsorgsboenden för 2015 är att en marginellt större andel (60 procent) uppger att de besväras av ensamhet ibland eller ofta jämfört med äldre i ordinärt boende (53 procent). Omfattande sjukdomsbilder och komplexa behov på vård- och omsorgsboenden medför att det trots gemenskapsytor inte är möjligt att alltid tillfredsställa de sociala behoven.

Umeå kommuns platser på vård- och omsorgsboenden

I dagsläget finns 1019 platser på vård- och omsorgsboenden i Umeå kommun. Enligt kommunfullmäktiges servicenivåer planeras för att 15,4 procent av de personer som är 80 år eller äldre (motsvarande 754 personer) har tillräckliga omsorgsbehov för att beviljas plats på ett vård- och omsorgsboende. Personer mellan 65-79 år beräknas på ett nyckeltal på 1,7 procent. För Umeå kommuns befolkningsprognos innebär det till år 2024 att 271 platser behöver tillkomma för att säkerställa nuvarande politiskt beslutade servicenivåer.

I Socialstyrelsens brukarenkät uppger 11 procent av äldre över 80 år i ordinärt boende med hemtjänstinsatser i Umeå att de ofta upplever ensamhet år 2015. Om de själva fick välja plats på vård- och omsorgsboende skulle det innebära ytterligare 11 procent (motsvarande 456 personer). För att realisera motionen skulle det betyda en utbyggnad av hela 15 nya vård- och omsorgsboenden med vardera 60 platser för att möta det sammanlagda behovet på 828 nya platser fram till 2024. I dagsläget är det planerat för 4 nya boenden under denna period.

Alternativa boendelösningar för att minska ensamhet

Trygghetsboenden, seniorboenden eller trivselboenden är alternativ som är mer lämpade än vård- och omsorgsboenden för äldre som fortfarande har begränsade vård- och omsorgsbehov. Kommunen bör därför uppmuntra till ett varierat utbud av boenden för att möjliggöra för äldre, och det kräver en större variation i hyresavgifter, lägenhetsstorlekar och boendetyper. Tillskapandet av dessa boendeformer är dock inte en fråga för socialtjänsten utan en kommungemensam angelägenhet.

Kommunen erbjuder även andra alternativ för att tillgodose social samvaro genom preventiva åtgärder. Alla som fyller 75 år och bor i ordinärt boende får hembesök med information om de samvaromöjligheter som finns på kommunens träffpunkter och aktiviteter för seniorer. Dessa aktiviteter kräver heller inget biståndsbeslut.

Pernilla Henriksson
Äldreomsorgsdirektör

Petra Nylander
Utredare

§ 98

Diariennr: ÄN-2016/00131

Yttrande över motion nr 25/2016 - Ge äldre möjlighet att välja gemenskap istället för ensamhet

Beslut

Äldrenämnden yttrar sig i enlighet med yttrande 2016-08-19 och föreslår kommunstyrelsen att avslå motionen.

Ärendebeskrivning

Liberalerna har i en motion till kommunfullmäktige föreslagit att alla som är 85 år eller äldre ska ges möjlighet till plats på särskilt boende om de själva önskar det. Motiveringen som ligger till grund för yrkandet beskriver att många äldre som har begränsade vård- och omsorgsbehov upplever ensamhet och isolering. Plats på vård- och omsorgsboende ska enligt motionären tillförsäkra den äldre en fin sista tid i gemenskap.

Förvaltningen föreslår att nämnden yttrar sig i enlighet med yttrande 2016-08-19 och att nämnden föreslår kommunstyrelsen att avslå motionen.

Nämndens beslutsordning

Yrkanden

Janet Ågren (S) och Owe Persson (S) yrkar bifall till tjänsteskrivelsens förslag.

Lotta Holmberg (L) yrkar bifall till motionen.

Propositionsordning

Ordförande ställer bifall till tjänsteskrivelsens förslag mot bifall till motionen. Ordförande finner att nämnden beslutat i enlighet med tjänsteskrivelsens förslag.

Nämnden har därmed beslutat att föreslå kommunstyrelsen att avslå motionen.

Reservationer

Liberalerna reserverar sig till förmån för eget yrkande.

Beslutsunderlag

Yttrande 2016-08-19

Motion nr 25/2016

Beredningsansvariga

Petra Nylander, utredare

Beslutet ska skickas till

Kommunstyrelsen



Ge äldre möjlighet att välja gemenskap istället för ensamhet

Den politiska ambitionen att fler äldre ska kunna bo hemma så länge som möjligt och erhålla den hjälp som behövs för att kunna bibehålla funktioner och livskvalitet är en god och positiv ambition men tyvärr riskerar just den ambitionen att låsa fast oss tankemässigt. Det är inte en generell lösning för alla. Vi måste låta de äldre själva avgöra vad som är den bästa lösningen för dem. Vi måste låta äldre som önskar plats på särskilt boende ges den möjligheten även om det praktiska omvårdnadsbehovet går att tillgodose med hemtjänst.

Följer vi de domar där förvaltningsrätten gett den enskilde rätt till särskilt boende så handlar det oftast om den enskildes egen upplevelse av situationen och inte om hur väl praktiska omsorgsbehov kan lösas eller inte. Här läggs det större vikt på upplevd otrygghet och ensamhet.

Vi kan inte blunda för äldres ensamhet och den koppling ensamheten har på välbefinnandet. Människor som är sängbundna eller kanske inte kan lämna sitt hem på egen hand är de allra ensamaste och deras ensamhet ökar risken för psykisk ohälsa, demens och depression. Mycket finns att göra, här måste t.ex. nattpatrullen bytas mot videoövervakning för de som vill så personalen kan umgås med den äldre den vakna tiden men det får inte fränta den äldres möjlighet att få avsluta sin sista tid i gemenskap med andra på sina villkor.

Vi behöver se den äldre människans behov och även om vi inte helt kan bota ensamhet så kan vi göra mycket för att ge en fin sista tid. Valfrihet och humanism måste vara vägledande och det finns mycket som talar för att det inte kostar mer än dagens byråkrati.

Med anledning av detta yrkar undertecknad att kommunfullmäktige beslutar:

Att alla personer som är fyllda 85 år och äldre ges möjlighet till plats på särskilt boende om de själva önskar det.

Umeå 2016-08-13

Ulrica Westerlund

Liberalerna

Diariennr: KS-2017/00042

Antagande - Detaljplan för östra delen av Dragonfältet, Umeå 5:1 m fl

Förslag till beslut

Kommunfullmäktige beslutar

att anta detaljplanen för östra delen av Dragonfältet, Umeå 5:1 m.fl.

Ärendebeskrivning

Detaljplanen syftar till att skapa planmässiga förutsättningar ny kvartersbebyggelse i form av bostäder, ombyggnad av lokalgata samt en parkeringsanläggning. Ett syfte med detaljplanen är också att säkerställa gång- och cykelstrukturen och dess kopplingar till omgivande delar av staden. Syftet är också att ge kulturhistoriskt värdefulla byggnader och miljöer ett formellt skydd.

Detaljplanen har upprättats av Umeå kommun, Detaljplanering, under juni 2015. Revideringar har gjorts efter granskning december 2016. I samband med Byggnadsnämndens beslut den 14 december 2016 om överlämnande till fullmäktige för antagande, tillkom ett tillägg att det nya parkeringshuset ska formas med fokus på jämställdhet och trygghet.

Antagande av planen överlämnas till kommunfullmäktige för att parkeringshusets placering avviker från de utpekade parkeringsreservaten för anläggningar som anges i gällande översiktsplan, fördjupning för de centrala stadsdelarna. Därtill har undantag från översiktsplanens riktlinjer för friyta gjorts i planförslaget. Planen är även av stort allmänt intresse då den bland annat ger förutsättningar för en allmän parkeringsanläggning.

Beslutsunderlag

Plankarta

Planbeskrivning

Granskningsutlåtande

Samrådsredogörelse

Miljökonsekvensbeskrivning

Bilaga, luftutredning

Bilaga, bullerkartläggning

Tjänsteskrivelse

Dnr: KS-2017/00042

Bilaga, trafikutredning
Bilaga, känslighetsanalys
Kulturmiljöstudie
Program
Samrådsredogörelse - Program
Kvalitetsprogram
Byggnadsnämndens protokoll

Beredningsansvariga

Elin Pietroni
Daniel Lindström

Beslutet ska skickas till

Sökande
Länsstyrelsen
Berörda med kvarstående synpunkter
Umeå kommun, Detaljplan
Umeå kommun, Fastighetsbildning
Umeå kommun, Bygglov

Johan Gammelgård
Tillväxtdirektör

§ 11

Diariennr: KS-2017/00042

Antagande - Detaljplan för östra delen av Dragonfältet, Umeå 5:1 m fl

Förslag till beslut

Kommunfullmäktige beslutar

att anta detaljplanen för östra delen av Dragonfältet, Umeå 5:1 m.fl.

Ärendebeskrivning

Detaljplanen syftar till att skapa planmässiga förutsättningar ny kvartersbebyggelse i form av bostäder, ombyggnad av lokalgata samt en parkeringsanläggning. Ett syfte med detaljplanen är också att säkerställa gång- och cykelstrukturen och dess kopplingar till omgivande delar av staden. Syftet är också att ge kulturhistoriskt värdefulla byggnader och miljöer ett formellt skydd.

Detaljplanen har upprättats av Umeå kommun, Detaljplanering, under juni 2015. Revideringar har gjorts efter granskning december 2016. I samband med Byggnadsnämndens beslut den 14 december 2016 om överlämnande till fullmäktige för antagande, tillkom ett tillägg att det nya parkeringshuset ska formas med fokus på jämställdhet och trygghet.

Antagande av planen överlämnas till kommunfullmäktige för att parkeringshusets placering avviker från de utpekade parkeringsreservaten för anläggningar som anges i gällande översiktsplan, fördjupning för de centrala stadsdelarna. Därtill har undantag från översiktsplanens riktlinjer för friyta gjorts i planförslaget. Planen är även av stort allmänt intresse då den bland annat ger förutsättningar för en allmän parkeringsanläggning.

Beslutsunderlag

Plankarta

Planbeskrivning

Granskningsutlåtande

Samrådsredogörelse

Umeå kommun

Näringslivs- och planeringsutskottet

Protokollsutdrag

2017-01-26

Miljökonsekvensbeskrivning
Bilaga, luftutredning
Bilaga, bullerkartläggning
Bilaga, trafikutredning
Bilaga, känslighetsanalys
Kulturmiljöstudie
Program
Samrådsredogörelse - Program
Kvalitetsprogram
Byggnadsnämndens protokoll

Beredningsansvariga

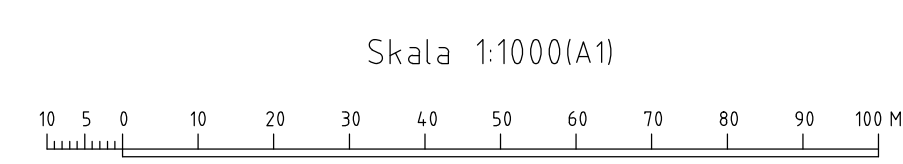
Elin Pietroni
Daniel Lindström

Näringslivs- och planeringsutskottets beslutsordning

Näringslivs- och planeringsutskottet föreslår kommunfullmäktige att besluta enligt tjänstskrivelsens förslag att anta detaljplan för östra delen av Dragonfältet, Umeå 5:1 m fl.

Beslutet ska skickas till

Sökande
Länsstyrelsen
Berörda med kvarstående synpunkter
Umeå kommun, Detaljplan
Umeå kommun, Fastighetsbildning
Umeå kommun, Bygglov



GRUNDKARTA TILL DETALJPLAN

Upprättad 2014-04-14 BN-2014/00622

Reviderad

Lantmäteri

Mätning : AKR

Kartkonstruktion : AKR

Kartstandard enligt HMK

- Innehållsstandard: Mindre betydelsefull information har utelämnats
- Lagesnoggrannhet: Objektet är skapad genom stereobearbetning eller
terrester inmätning (innerstan)
- Aktualitetsstandard: -Väst preciserat kartinnehåll inom planområdet är kontrollerat och
aktuellt vid på kartan angiven tidpunkt

Koordinatsystem i plan och höjd: Swebref 99 20 15 resp RH 2000
Höjdinformation: Laserskannat 2013. Höjdukurvor med 1 meters ekvidistans
Ursprung: Digital primärkarta
Underjordiska ledningar redovisas ej på grundkartan
Plangränser och planbestämmelser redovisas ej på grundkartan
Godkänd ur sekretessynpunkt för spridning
Upphovsrätt: Umeå kommun
Kartan är anpassad för skala 1:1000

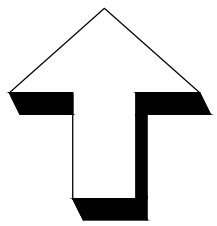
ANTAGANDEHANDLING

Till planen hör:

- plankarta med bestämmelser
- planbeskrivning inkl. genomförandefrågor
- samrådsredogörelse
- utlåtande
- miljökonsekvensbeskrivning med bilagor
- kulturmiljöstudie
- kvalitetsprogram
- planprogram
- samrådsredogörelse tillhörande planprogram

BESLUT

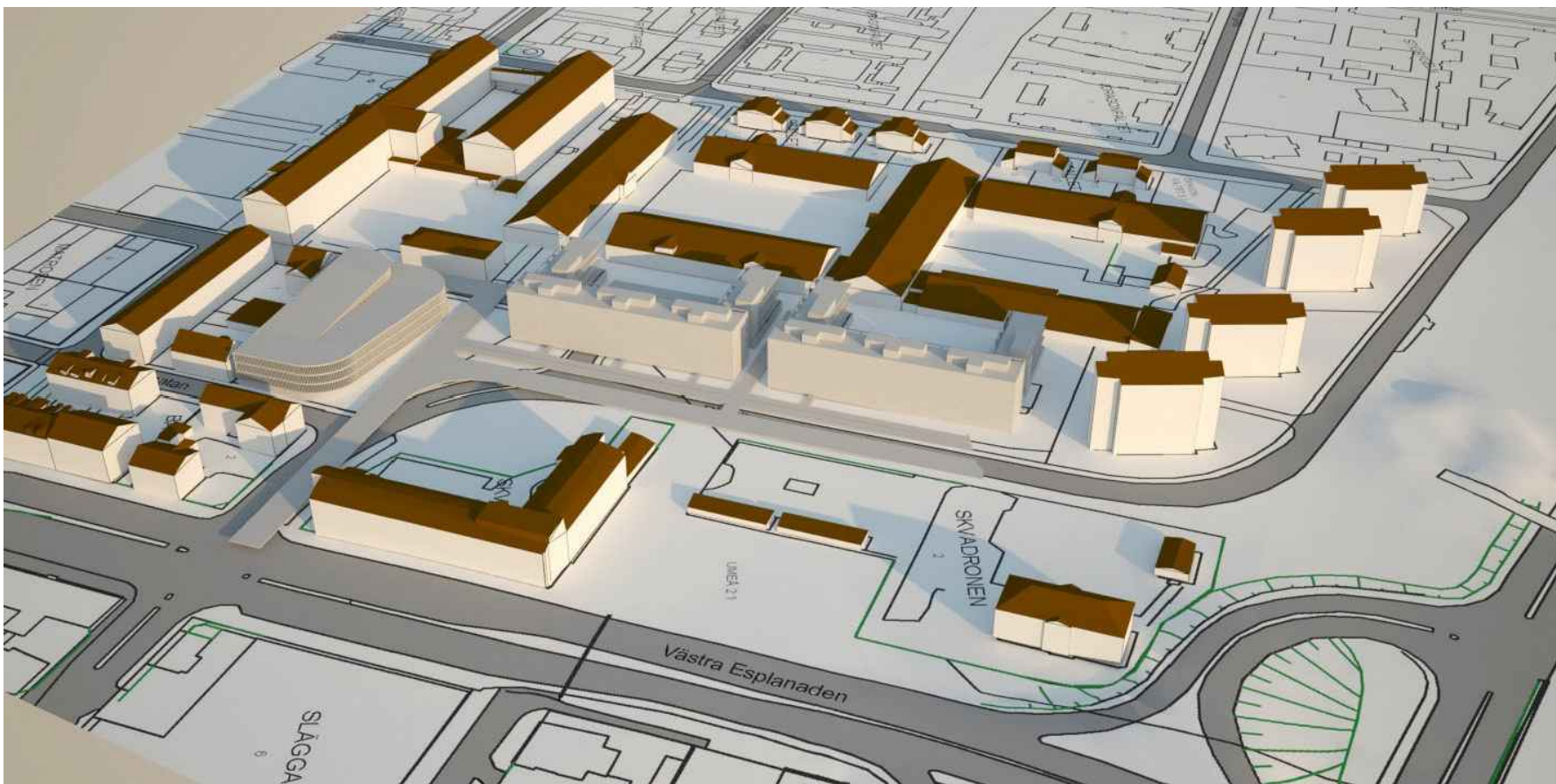
Antagen BN
Laga kraft
Vidimeras



Översiktskarta



Illustration av parkeringshus, TM.



Illustration, modell. Vita byggnadsvolymer är befintliga, grå volymer redovisar ny bebyggelse, Sweco.



Illustration av nya bostadskvarter, White. Slutlig utformning avgörs inte i detaljplanen. Illustrationer ska endast ses som exempel.

PLANBESTÄMMELSER

Följande gäller inom områden med nedanstående beteckningar.
Där beteckning saknas gäller bestämmelsen inom hela planområdet.
Endast angiven användning och utformning är tillåten.

GRÄNSBETECKNINGAR

- Plangräns
- Användningsgräns
- Egenskapsgräns

ANVÄNDNING AV ALLMÄN PLATS

- GATA Gata
- GC-VÄG Gång- och cykelväg

ANVÄNDNING AV KVARTERSMARK

- B Bostäder
- CK Centrumskapande verksamheter och kontor
- E Nästation
- P Parkeringshus

UTNYTTJANDEGRAD

e₁ 9200 Största bruttoarea i m².

BEGRÄNSNING AV MARKENS BEBYGGANDE

- Byggnad får inte uppföras.
- Marken får byggas under med ett bjälklag som planteras. Komplementbyggnad får inte uppföras.

MARKENS ANORDNANDE

- parkering
Utfart får inte anordnas.
Parkeringsplatser får anordnas.
- n₁
Gårdar ska planteras med hög kvalitet och karaktärsträd. Tydlig avgränsning ska finnas mot gata i form av staket av svart metall.
- n₂
Förgårdsmark ska planteras med hög kvalitet och innehålla träd.
- gångfart
All trafik sker på de gåendes villkor. Fordon får bara parkeras på särskilt anordnade parkeringsplatser. Ytan ska vara hårdgjord med en strikt och symmetrisk utformning.

PLACERING, UTFORMNING, UTFÖRANDE

- v₁
Högsta antal våningar.
- 11,5
Högsta totalhöjd i meter.
- f₁
Bostadshus ska utformas med markerad sockelvåning, ha tydligt markerade genomgående entréer och fasaden ska delas upp i flera volymer till en symmetrisk helhet.
- f₂
Minst hälften av bostadsrummen i varje lägenhet ska orienteras mot en ljuddämpad sida.
- f₃
Från fasadliv utskjutande och inglasade balkonger tillåts endast mot gård.
- f₄
Fasader ska i huvudsak utföras med puts och samtliga ytor ska ha varma ljusa kulörer. Tak ska utföras som sadeltak med svart bandtäckt plåt.
- f₅
Parkeringshusets fasader ska i huvudsak utföras i trä. Samtliga ytor i fasaden ska färgbehandlas i varma ljusa kulörer. Parkeringshuset ska utformas med rundade hörn mot norr. Tak ska utföras som två lutande skivor och växtbeklätt tak.
- P₁
Bostadshus mot lokalgata ska placeras i linje mot förgårdsmark.
- P₂
Bostadshus ska uppföras i rät vinkel mot lamellhus utmed gata och får inte byggas ihop med dessa. Entréer ska placeras mot gården.
- v₁
Transformatorstation får placeras i gatunivå där så provas lämpligt.

- Avgränsningar och staket i utemiljö ska utföras med stolpar i natursten eller svart metall och med räcken i svart metall.

VÄRDEFULLA BYGGNADER OCH OMRÅDEN

- q
Särskilt värdefull byggnad. Får ej förvanskas utvändigt. Får ej rivas.

STÖRNINGSSKYDD

- m₁
Bostadshus ska förses med nödstopp för ventilation.
- m₂
Parkeringshus ska utföras med tät bullerdämpande fasad mot intilliggande bostäder.

- Luftintag för friskluft i bostadshus ska anordnas i taknivå eller mot innergård.

ADMINISTRATIVA BESTÄMMELSER

- Genomförandetiden utgår vid årsskiftet närmast efter fem år från laga kraft.
- Kommunen är huvudman för allmän plats.

Detaljplan för
ÖSTRA DRAGONFÄLTET
inom centrala stan i Umeå kommun, Västerbottens län
UMEÅ KOMMUN, detaljplanering, juni 2015
reviderad december 2016

Detaljplan för

Östra Dragonfältet

Umeå 5:1 m fl



Umeå kommun, Detaljplanering

juni 2015
rev dec 2016

Medverkande:	Frida Bergström, trafikingenjör Katarina Bergström, trafikplanerare Magdalena Blomquist, planarkitekt Magnus Lingegård, landskapsarkitekt Olle Forsgren, f.d.stadsarkitekt Hanna Jonsson, planerare Sarah Lundgren, lantmätare Lage Olofsson, mark- och exploateringsingenjör Annika Söderlund, miljöinspektör Gustav Edvinsson, Ramböll miljöbedömning Åsa Hermansson, Sweco kulturmiljöstudie
Fotografier:	Umeå kommun, om inte annat anges
Kartor och illustrationer:	Umeå kommun, om inte annat anges
Besöksadress:	Skolgatan 31 A
Postadress:	Umeå kommun, Detaljplanering, 901 84 Umeå
E-postadress:	detaljplanering@umea.se
Internet:	www.umea.se/stadsplanering
Telefon:	090-16 10 00 (växel) 090-16 13 61

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Inledning	4
Bakgrund	4
Syfte	5
Planprocessen	5
Handlingar	6
Behovsbedömning	6
Gällande planer och beslut	7
Översiktsplan	7
Detaljplaner	8
Riksintresse.....	8
Planförslaget	9
Övergripande markanvändning och stadsstruktur	9
Ny bostadsbebyggelse.....	9
Ny parkeringsanläggning	11
Gestaltning	12
Befintlig bebyggelse.....	12
Friytor	13
Gator och trafik	14
Ombyggnad av Ridvägen	15
Gång- och cykeltrafik	15
Gata på de gåendes villkor	16
Kollektivtrafik	16
Västra Esplanaden.....	17
Korsningen Västra Esplanaden/Ridvägen	17
Parkering	18
Cykelparkering	18
Teknisk försörjning	18
Dagvatten.....	19
Byggnadsteknik.....	19
Konsekvenser av förslaget	19
Miljöbedömning	19
Luftkvalitet	19
Känslighetsanalys	20
Långsiktigt bättre luftmiljö	21
Buller	21
Risker	23
Kulturmiljö	24
Kulturmiljöstudie.....	24
Genomförandefrågor	27

INLEDNING

Bakgrund

Planområdet ligger i anslutning till Ridvägen i det nordöstra hörnet av stadsdelen Väst på stan, centralt i Umeå. Området omfattar Ridvägen i öster och i norr, delar av fastigheten Umeå 5:1 samt norra delen av kv Muraren.

Detaljplanen har sin utgångspunkt i översiktsplan, Fördjupning för de centrala stadsdelarna¹. Planområdet är en del av det omvandlingsområde som ligger kring Ridvägen och Vännäsvägen (se bild under avsnittet, översiktsplan). Översiktsplanen illustrerar här en utveckling med ny kvartersbebyggelse. Området ligger centralt i Umeå nära kollektivtrafikstråk och lämpar sig därmed väl för förtätning med både bostäder och verksamheter.

I den fördjupade översiktsplanen presenteras en parkeringsstrategi som har till syfte att omfördela befintlig arbetsplatsparkering till förmån för kunder och boende samt styra den angöringstrafik som har sitt mål i centrum. Parkering för kunder, besökande och boende går före arbetsplatsparkering i stadskärnan. Arbetsplatsparkering ska anordnas samlat utanför centrumfyckanten. Kv Muraren har pekats ut i parkeringsprogrammet som ett läge för en ny parkeringsanläggning för bil².

Planområdet ligger inom en kulturmiljö av riksintresse, Umeå och delvis inom värdekärnan Regementsstaden Umeå/ Dragonregementet.



Detaljplanens avgränsning

¹ Översiktsplan Umeå kommun, Fördjupning för de centrala stadsdelarna. Antagen av kommunfullmäktige 29 augusti 2011.

² Parkeringsprogram 2013-08-05, fastställt i Kommunstyrelsen november 2013

Syfte

Syftet med detaljplanen är att skapa planmässiga förutsättningar för ny kvartersbebyggelse i form av bostäder, ombyggnad av lokalgata samt en parkeringsanläggning. Ett syfte med detaljplanen är också att säkerställa gång- och cykelstrukturen och dess kopplingar till omgivande delar av staden. Syftet är också att ge kulturhistoriskt värdefulla byggnader och miljöer ett formellt skydd.



Planområdets läge i Umeå

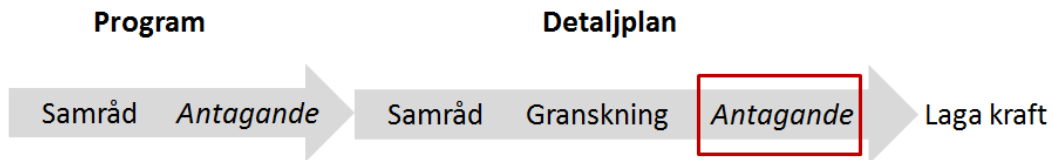
Planprocessen

En detaljplan är en karta med bestämmelser som anger vad marken får användas till och hur bebyggelsen ska se ut och ordnas. Hur en ny detaljplan tas fram regleras genom PBL (Plan- och bygglagen). Detaljplaneprocessen är ett kommunalt ansvar där besluten fattas politiskt.

Planprocessen inleddes i det här fallet med ett program³ som beskriver planeringsförutsättningarna för området, anger mål, vilja och inriktning för stadsutvecklingen. Programmet var utsänt på samråd under februari 2014 och godkändes av byggnadsnämnden 2014-03-19 § 52. Programmet ligger till grund för fortsatt detaljplanering av området.

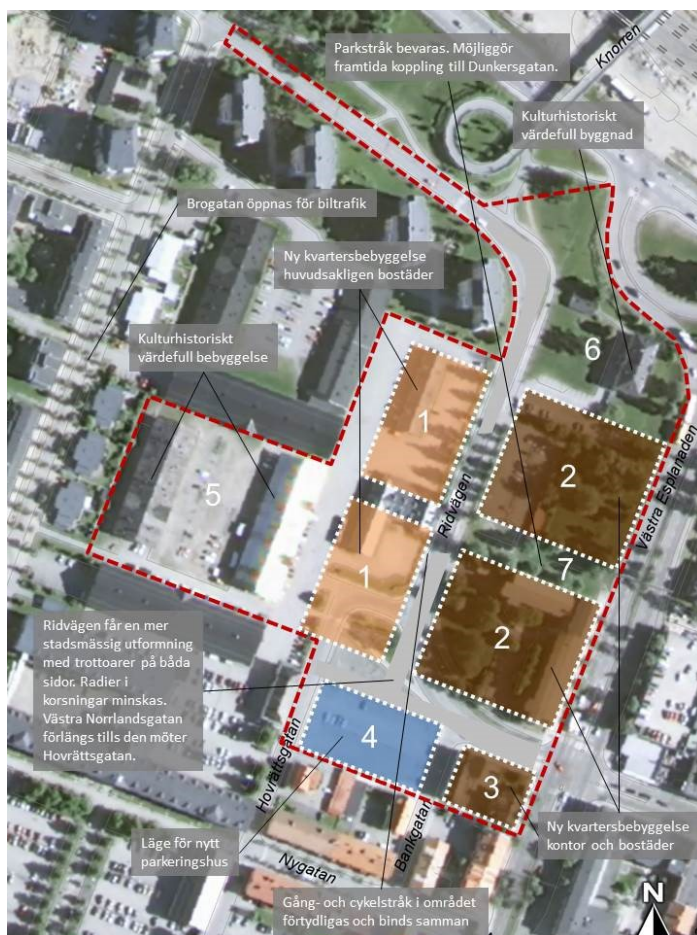
Aktuell detaljplan är den första etappen i planläggningen av området. Planförslaget har varit utsänt på samråd under augusti 2014 och inkomna synpunkter har sammanställts i en samrådsredogörelse. Nu är planförslaget föremål för granskning vilket innebär att kommunen kungör och presenterar det slutliga planförslaget och ger myndigheter, sakägare och andra som berörs av planen möjligheter att lämna synpunkter på förslaget.

³ Program till detaljplan för Östra Dragonfältet, BN 2013/00202, godkänt 2014-03-19 BN § 52.



Handlingar

- Plankarta med bestämmelser
- Planbeskrivning inkl. genomförandefrågor
- Samrådsredogörelse
- Utlåtande
- Miljökonsekvensbeskrivning med bilagor
- Kulturmiljöstudie
- Kvalitetsprogram
- Planprogram
- Samrådsredogörelse tillhörande planprogram



Programkarta, siffror i kartan relaterar till sifferhänvisningar i texten programhandlingen

Behovsbedömning

När en ny detaljplan tas fram ska kommunen ta ställning till om en miljöbedömning för

planen behövs eller inte, en så kallad behovsbedömning. En miljöbedömning ska göras om genomförandet av planen kan antas leda till betydande miljöpåverkan. Om så är fallet ska en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) upprättas enligt bestämmelserna i Miljöbalken.

En behovsbedömning har upprättats där planen bedöms innebära betydande miljöpåverkan⁴. En miljöbedömning med miljökonsekvensbeskrivning enligt Miljöbalken 6 kap 11, 12 §§ bedöms därför behöva genomföras.

Behovsbedömningen grundas på en genomgång av planens miljöpåverkan. Enligt genomgången finns det för kombinationen av ändringar i vägnätet och uppförande av ny parkeringsanläggning och dess påverkan på luftmiljön anledning att anta att det finns risk för betydande miljöpåverkan. Det finns anledning att anta att miljö kvalitetsnorm kommer att överskridas. Planen medför också påverkan i område av riksintresse för kulturmiljön.

Länsstyrelsen har den 16 oktober 2013 tagit del av beslutet och delar kommunens bedömning att planen kan antas medföra betydande miljöpåverkan, varför en miljökonsekvensbeskrivning behöver upprättas. Beslutet har offentliggjorts på kommunens anslagstavla under tiden 18 oktober 2013 till och med 8 november 2013.

GÄLLANDE PLANER OCH BESLUT

Översiktsplan

För området gäller översiktsplan, fördjupning för de centrala stadsdelarna. I översiktsplanen pekats planområdet ut som ett omvandlingsområde för ny kvartersbebyggelse.

Visionen för Umeås centrala stadsdelar är att åstadkomma en tätare blandstad genom att fördubbla antalet boende och arbetsplatser. Staden ska präglas av attraktiva mötesplatser, tydliga stadsrum och en blandning av funktioner. Det i sin tur ger liv, trygghet och rörelse åt den utvidgade stadskärnan. En starkt prioriterad kollektivtrafik med hög turtäthet i stället för ökat bilanvändande och en prioritering av gående och cyklister är en av förutsättningarna för en hållbar stadsutveckling.

I översiktsplanens förslag för Väst på stan beskrivs utvecklingen av bl a omvandlingsområdet. I den norra delen mot väg- och järnvägsområdet finns stadsdelens långsiktiga tillväxtpotential (se illustrationer på nästa sida).

⁴ Behovsbedömning av detaljplan för fastigheten Umeå 5:1 m fl, Umeå kommun 2013-09-10.

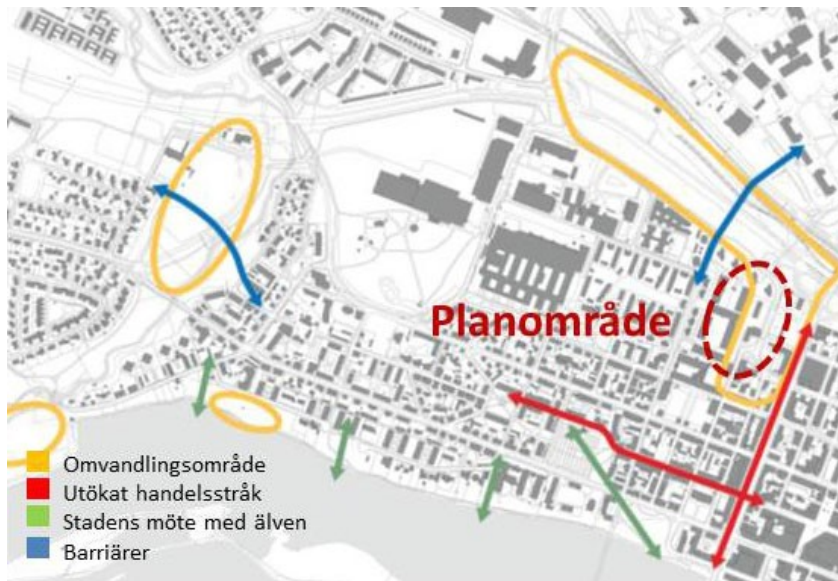


Illustration ur översiktsplanen, förslag till Väst på stan

Detaljplanen följer i huvudsak översiktsplanens intentioner. P-husets placering finns inte med i översiktsplan, fördjupning för de centrala stadsdelarna, men följer kommunens parkeringsprogram. Planförslaget följer inte heller översiktsplanens riktlinjer för friyta på kvartersmark.

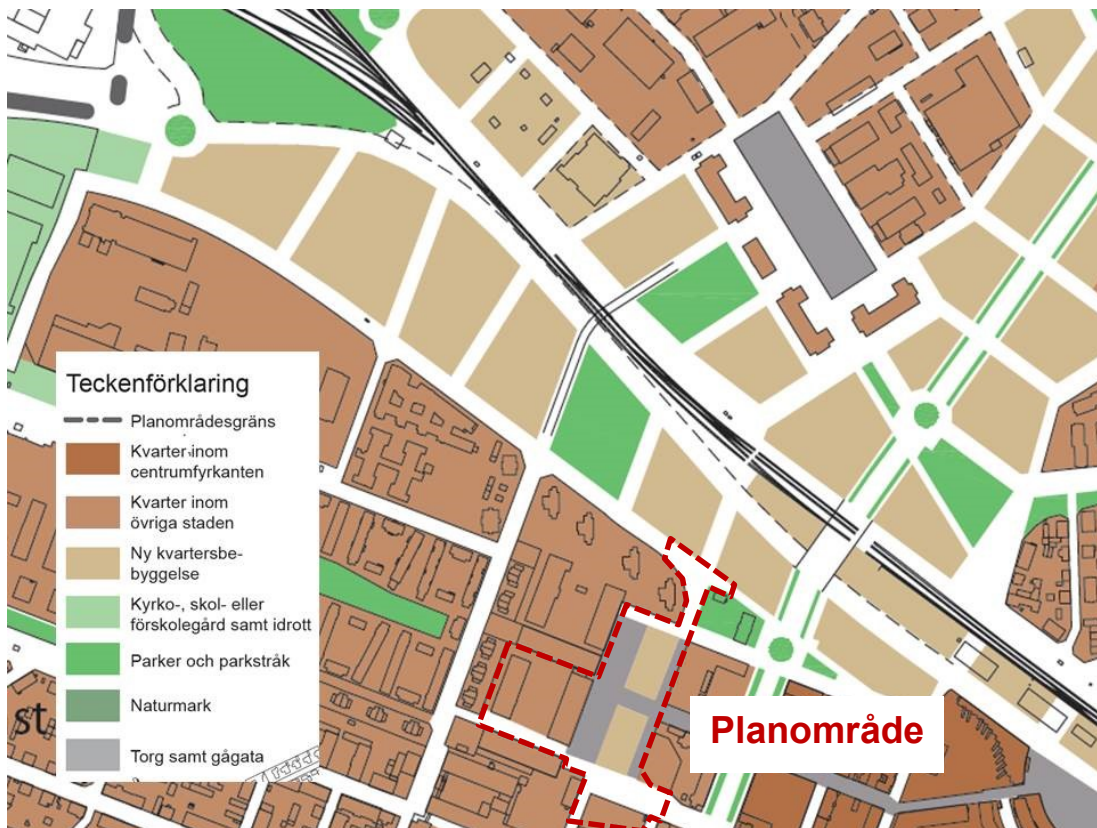


Illustration ur översiktsplanen, detalj över norra delen av omvandlingsområdet

Detaljplaner

För kv Dragonen (Umeå 5:1) samt kv Skvadronen gäller stadsplan för K4-fältet, P21/1974. För kv Svarvaren gäller stadsplan P10/1979, kv Muraren stadsplan P12/1952 och kv Båtsmannen stadsplan P83/1946.

Riksintressen

Planområdet ligger inom en kulturmiljö av riksintresse, Umeå (AC10). Delar av planområdet ligger inom värdekärna, Regementsstaden Umeå/Dragonregementet. En värdekärna är särskilda områden inom riksintresset med värdefulla stadsplanedrag. Planområdet gränsar också till Västra Esplanen som är ett kommunikationsstråk som är särskilt representativt för riksintresset för kulturmiljö. Se vidare under avsnittet om kulturmiljö.

PLANFÖRSLAG

Övergripande markanvändning och stadsstruktur

Målet med omvandlingen i planområdet är att läka samman den, av vägar och parkeringsytor, splittrade stadsmiljön genom att bygga stad i form av ny kvartersbebyggelse. Inom planområdet föreslås en förtätning med bostäder samt ett läge för ett nytt p-hus. Detaljplanen innehåller också en förändring i gatustrukturen för att åstadkomma en effektivare markanvändning och ett mer läsbart och lättorienterat stadsrum. Ridvägen får en mer stadsmässig utformning och gång- och cykelstråken binds samman.

Ny bostadsbebyggelse

På Ridvägens västra sida i anslutning till befintliga stallbyggnader får två kvarter innehållande bostäder uppföras [**B**]. Kvarteren får en storlek och skala som överensstämmer med kvarter i omgivningen. Bebyggelsen utgörs av lamellhus som omgärdar gårdar som öppnar sig åt väster. Lamellhusen mot Ridvägen sträcker sig längs hela kvarteret och får uppföras i fem våningar [**V**]. Mindre flerfamiljshus, i fyra våningar [**IV**], får uppföras tvärställda mot lamellhusen och omgärdar gårdarna.



Illustration av de nya bostadskvarteren, White

Den nya bebyggelsen kan komma att innehålla ca 150 lägenheter fördelat på två lika stora kvarter. Totalt rör det sig om ca 12 000 m² (BTA) bostäder. Ambitionen är att i det här centrala läget tillskapa mindre lägenheter i form av hyresrätter.

Bostadshusen vid Ridvägen ska placeras i förgårdsmark mot gata [p₁]. För att skapa ett levande och stadsmässigt intryck samt anpassning till kulturmiljön har bestämmelser införts att det ska finnas tydligt markerade, genomgående entréer ut mot Ridvägen. Lamellhusens långfasader ska delas upp i flera volymer för att få en mer uppbruten skala men ändå utgöra en symmetrisk helhet. Fasaderna ska i huvudsak utföras i puts och samtliga ytor ska ha varma ljusa kulörer [f₁]. De mindre tvärställda bostadshusen har entréer från gården och får inte byggas ihop med lamellhusen utmed Ridvägen [p₂]. Detta för att kvarteren ska upplevas mindre kompakta. För att åstadkomma en räthet och renhet i fasaduttrycket, som anknyter till regementsbyggnaderna, tillåts från fasadliv utskjutande och inglasade balkonger endast mot gårdarna [f₃].

Taken på bebyggelsen i anslutning till planområdet är till största delen utformade med sadeltak. Därför ska också de nya bostadshusen utföras med sadeltak i svart bandtäckt plåt. Takgenomföringar, som t ex ventilationsdon, ska vara i mindre omfattning och samlas till skorstensliknande volymer.



Illustration av de nya bostadskvarteren vid stallarna, White

Gårdarna utgör friyta för de boende och ska innehålla planteringar av hög kvalitet och karaktärsträd. Bostadsgården ska ha en tydlig avgränsning mot den öppna ytan utmed stallarna. Avgränsningen ska utföras göras i form av staket i svart metall eller en kombination av dessa [n1]. För att spara friytan får inte byggnader såsom trädgårdsförråd, miljöhus, cykelparkering m.m. uppföras på gårdarna. Förgårdsmark mot Ridvägen ska planteras och innehålla träd [n2].



Slutlig utformning avgörs inte i detaljplanen. Illustrationer ska endast ses som exempel.

Illustration av nya bostadshus sett från cykelbron, White

Ny parkeringsanläggning

I den fördjupade översiktsplanen, för de centrala stadsdelarna, presenteras en parkeringsstrategi. Den syftar till att minska befintlig arbetsplatsparkering i centrum, och ersätta dem med platser i samlade anläggningar utanför stadskärnan, till förmån för kunder och boende i centrum. Det bidrar till att minska trafiken i centrumfyrkanten och därmed också minska luftmiljöproblematiken.

Kv Muraren har pekats ut i kommunens parkeringsprogram⁵ som ett läge för en ny parkeringsanläggning för bil. Ett parkeringshus i kvarteret Muraren innebär inte ett nettotillskott av parkeringar utan ersätter parkeringar i centrumfyrkanten. Anläggningen är ett steg mot att införliva översiktsplanens intentioner gällande parkeringsköp av arbetsplatsparkeringar och i förlängningen förbättra Umeås luftkvalitet. En parkeringsanläggning i kv Muraren är attraktiv med sitt läge vid Ridvägen och med närheten till Västra Esplanaden. Parkeringshusets huvudsakliga ändamål är arbetsplatsparkering.

Detaljplanen medger en byggrätt för parkeringshuset [e1] på 9200 m² till en total byggnadshöjd av 11,5 meter. Parkeringshuset planeras byggas i fem plan varav 1,5 under mark och beräknas kunna innehålla lite drygt 300 parkeringsplatser. In- och utfart till p-huset lokaliseras till husets kortända mot Hovrättsgatan med trapphus och utgångar i kortändarna åt båda hållen.

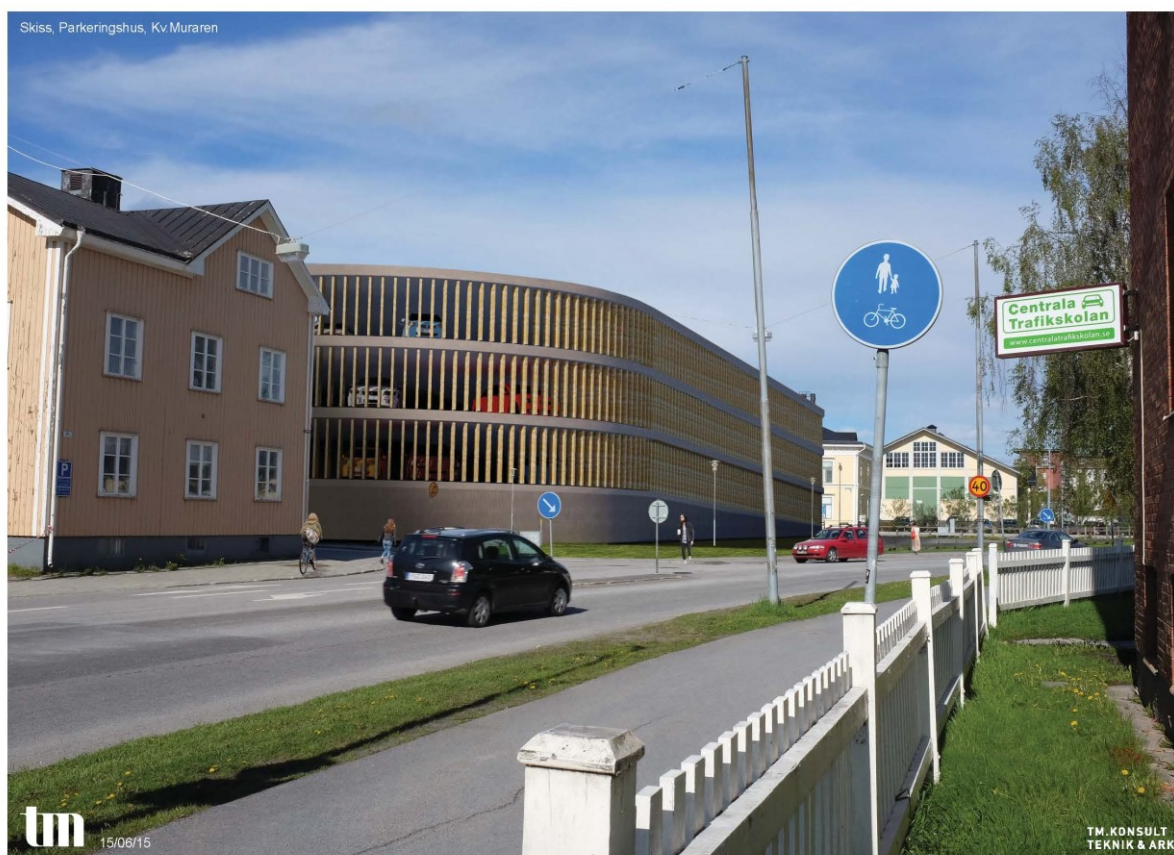


Illustration av det nya parkeringshuset, TM

Parkeringshusets placering och utformning blir särskilt viktig då det är en stor byggnadsvolym i anslutning till ett område med särskilt värdefull kulturmiljö, fd Dragonregementet. Volymen placeras med anpassning till tomten och omgivande kvarter. Den östra gaveln, mot kv Båtsmannen, är smalare och byggnaden får ett kilformat uttryck. Byggnaden utförs med rundade hörn mot norr [f4] vilket skapar god framkomlighet för cyklister och dämpar upplevelsen av den relativt stora volymen på platsen. Rundningen säkerställer även fortsatta siktlinjer mot det fd. sadelmakeriet.

⁵ Parkeringsprogram, Umeå kommun 2013-08-05, fastställt i KS nov 2013

Byggnaden utförs med lutande parkeringsplan vilket avspeglar sig i både fasaduttryck, tak och att byggnaden får olika höjder. Planen reglerar att taket ska utföras som två lutande skivor och vara växtbeklätt. Utgångspunkten har varit att hålla ner volymens höjd framförallt i det nordvästra hörnet med hänsyn till det fd sadelmakeriet.

Parkeringshusets fasader ska i huvudsak utföras i trä och anknyter därmed till närliggande träbyggnader, som t ex fd sadelmakeriet, ridhus och stallar. Träpartier liksom betong och plåt ska färgbehandlas och färgsättningen ska domineras av ljusa varma kulörer [f4] som knyter an till färgsättning på intilliggande bebyggelse.

Gestaltning

Bebyggelsen ska utformas och placeras så att de ger gaturummen stadga och stadsbyggnadskvaliteter. Bebyggelsen ska också bidra till att skapa en inspirerande stadsmiljö med tydlig struktur i form av stadskvarter. Mot gata ska bebyggelsen vara öppen, utåtvänd och ha en inbjudande karaktär som ger förbipasserande en intressant och trygg upplevelse.

Principen för gestaltningen av området är att de byggnader som planeras för bostäder anknyter i utformning och materialval till de byggnader som använts för bostadsändamål inom regementsområdet. Medan p-huset ska utformas i material som knyter an till förråds- och stallbyggnader.

I översiktsplan, Fördjupning för de centrala stadsdelarna, beskrivs förhållningssätt till bebyggelse inom kulturmiljöer. Ett av förhållningssätten är att ny- och påbyggnader i eller nära kulturmiljöer av riksintresse föregås av särskilda gestaltungsprogram. Därför har i samband med detaljplanen ett kvalitetsprogram för området tagits fram där frågor kring placering och utformning av bebyggelsen och dess omgivningar fördjupas⁶.

Befintlig bebyggelse

Inom kv Dragonen, Umeå 5:1, ligger kulturhistoriskt värdefulla byggnader i form av de fd stallarna som tillhörde Norrlands Dragonregemente. Stallarna utgör särskilt värdefulla byggnader och ska bevaras. De får ett formellt skydd i form av skyddsbestämmelse [q]. Skyddsbestämmelsen innebär att byggnaderna inte får rivas och att de inte får förvanskas utvändigt. Byggnaderna kan fortsättningsvis användas för olika funktioner och verksamheter anpassade till byggnaderna och omgivningen.

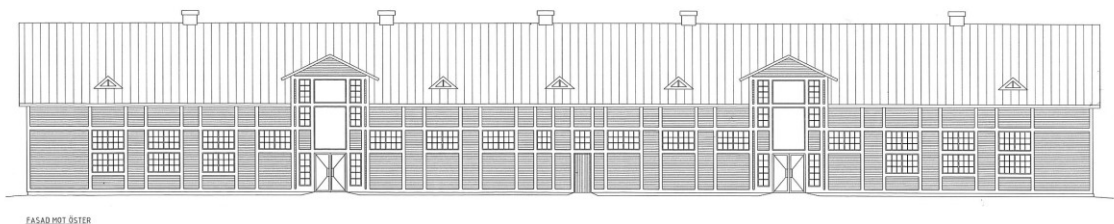
⁶ Kvalitetsprogram tillhörande detaljplan för Östra dragonfältet (se bilaga)



En av de befintliga stallbyggnader som skyddas i detaljplanen

För stallarna anger detaljplanen en bred användning [**CK**] då behoven kan variera över tid. I användningen ingår centrumskapande verksamheter och kontor. Stallarna används idag för kommunala verksamheter, kontor och förråd.

Den öppna gården mellan, och ytorna kring, de två stallbyggnaderna fyller en viktig funktion för upplevelsen av den kulturhistoriska miljön. Området ska inte bebyggas och inte heller planteras med parkartad vegetation. Viss parkering för verksamheternas behov får ske på den öppna ytan.



Förslag till ombyggnad av fd stallbyggnad

Inom Umeå 5:1 ligger även en fd vagnbod som idag används som kontor och förråd. På den platsen planeras nya bostäder varför vagnboden då kommer att rivas.

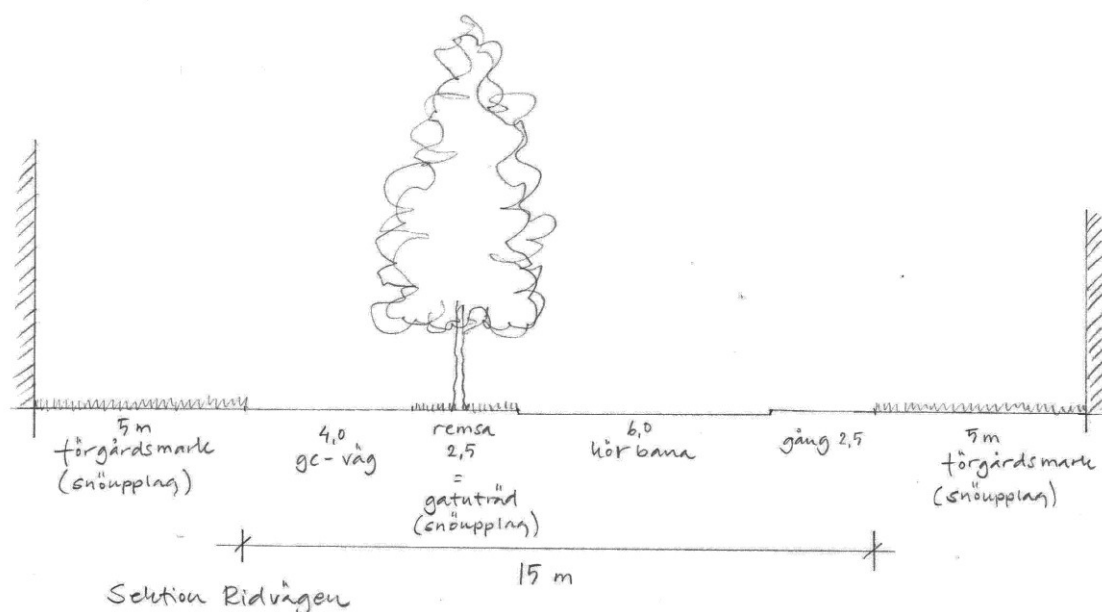
Friytor

Den fördjupade översiktsplanen för de centrala stadsdelarna anger riktlinjer för friyta på kvartersmark inom bostadsbebyggelse. För planområdet gäller därför att friytor ska ha ett skyddat läge från buller och avgaser, innehålla buskar och träd samt ge en god rumsverkan. Inom bostadskvarteren ska det enligt gällande norm för friytor anordnas en tredjedel av bostadshusens totala yta (BTA). Barns möjligheter till säker och lek och rekreation skall särskilt beaktas.

Att skapa möjligheter för god boendemiljö i tätare kvartersstrukturer kräver tillgängliga

Ombyggnad av Ridvägen

Förslaget innebär att gatorna får en struktur som följer traditionell rutnätsutformning och som därmed bättre ansluter till övriga omgivningens gatukaraktär. Ridvägens korsning vid punkthuset vid kv Sporren görs något snävare med en tydligare vinkel för att dämpa hastigheten och göra gatan mer stadsläk. Ridvägen slutar sedan i en T-korsning där Västra Norrlandsgatan förlängs över Västra Esplanaden och hela vägen bort till där den möter Hovrättsgatan. Upphöjda ytor föreslås vid överfarten där cykelbron landar i Ridvägen samt i T-korsningen. Konsekvenserna av sådana förändringar kan antas bli att hastigheterna sänks på Ridvägen och att de hastighetsdämpande åtgärderna kan ha en dämpande effekt på den upplevda smittrafiken.



Ex på framtida utformning av Ridvägen. Slutlig utformning avgörs inte i detaljplanen.

Ridvägen får en sektion vars bredd blir densamma som idag på ca 15 meter. Ombyggnaden av Ridvägen sker succesivt i takt med exploateringen av området och aktualiseras i samband med att bostadskvarteren byggs ut. Efter färdig ombyggnad ska Ridvägen omfatta en gång- och cykelväg, en remsa för gatuträd och snöupplag, körbana samt gångbana på den östra sidan.

Gång- och cykeltrafik

Ett av de övergripande målen är att Umeå ska vara attraktivt att cykla och att gå i, sommar som vinter. Det innebär att det måste finnas gena, säkra och estetiskt tilltalande gång- och cykelvägar. Hur konkurrenskraftig gång- och cykeltrafiken är styrs ofta av vilka fysiska förutsättningar vi planerar i miljön. Det handlar framförallt om att skapa korta resrelationer för att ge cyklister och fotgängare konkurrensfördelar gentemot bilisten. Inom planområdet föreslås en del förändringar framför allt för att skapa tydliga gc-stråk och åstadkomma länkar där de saknas idag.

Cykelbanan längs Ridvägen är en del av huvudvägnätet för cykel. Cykelbanan får ett nytt läge på den västra sidan av Ridvägen för att kopplingen till anslutande gc-bana på

Bankgatan och stråket längs Nygatan ska bli tydligare och genare. Gång- och cykelbron över väg 507, Vännäsvägen, landar i en upphöjd överfart på Ridvägen. Brogatan och Hovrättsgatan knyts samman med ett tydligare gång- och cykelstråk. Den nya korsningen mellan Ridvägen och Hovrättsgatan måste utformas med stor omsorg då det är flera trafikslag och stråk som passerar här. När omdaningen av Västra Esplanaden genomförs kommer anslutningen till gång- och cykelnätet kring Ridvägen bli smidig att genomföra.



Vintercyklist i Umeå

Gata på de gåendes villkor

Området mellan de nya bostadskvarteren och de befintliga stallarna utformas som en gata där all trafik sker på de gåendes villkor [**gångfart**]. Gatan gör att områdena kring de nya bostadskvarteren i anslutning till stallarna blir allmänt tillgängliga vilket underlättar tillgängligheten och orienterbarheten i området och kulturmiljön. På området kan angöring och viss korttidsparkering för besökande till bostadskvarteren och de verksamheter som inryms i de fd stallarna förekomma. Området blir en form av entrésida för de omgivande kvarteren och kan även innehålla vissa vistelsefunktioner.

Ytan ska vara hårdgjord med en strikt och symmetrisk utformning som knyter an till områdets militära användning. Beläggningen ska vara grus och granit. Fordons får bara parkeras på särskilt anordnade parkeringsplatser.

Kollektivtrafik

Ridvägen trafikeras idag av bussar i regional linjetrafik med hållplatslägen längs Ridvägens norra sträckning. Närmsta hållplats ligger i anslutning till kv Sporren väster om där gång- och cykelbron landar vid Ridvägen. Hållplatsen servar resenärer till/från bl a Umestans företagspark, Hagaskolan, Dragonskolans gymnasium och arbetsplatser Väst på stan, däribland Umeå kommun. Förtätningen inom området medför ökad trafik på Ridvägen vilket kan medföra en ökad köbildning i korsningen vid Västra Esplanaden. Det i sin tur kan medföra en risk för längre restider för kollektivtrafiken då bussarna fastnar i köer. Omdaningen av Västra esplanaden kommer troligen att leda till minskad köbildning på anslutande gator.

Ridvägen är långsiktigt inte planerad som bussgata. Alternativa vägar för busstrafiken har studerats bl a att busstrafiken skulle kunna gå via Brogatan-Skolgatan till Västra Esplanaden med ett nytt hållplatsläge vid Brogatan norra del. Utredningen visar att om de busslinjer som idag trafikerar Ridvägen skulle flyttas till Brogatan skulle det ge en mer förutsägbar restid för busstrafiken. Ett annat alternativ, som kanske är mer

långsiktigt, är att bussar trafikerar Vännäsvägen med ett hållplatsläge som kan försörja målpunkter på båda sidor av Vännäsvägen/järnvägen.

Syftet med omdaningen av Ridvägen enligt planförslaget är att åstadkomma en mer stadsmässig gata där gång- och cykeltrafik prioriteras och hastigheten på biltrafiken dämpas.

Västra Esplanaden

Planområdet gränsar i öster till Västra Esplanaden. Den utgör en delsträcka av väg 503 (fd E4) och går genom Umeås centrala delar. Det är genomfartsförbud för tung trafik genom Umeå centrum vilket har minskat den tunga trafiken på Västra Esplanaden, men det råder fortfarande problem med dålig luftkvalitet som uppkommer av det stora trafikarbetet som utförs på en relativt begränsad yta i kombination med inversion. Västra Esplanaden är också en kraftig barriär i staden då den är bred och kraftigt trafikerad vilket gör den besvärlig att korsa. Staten är väghållare, vilket innebär att Trafikverket ansvarar för och sköter vägen. Högsta tillåtna hastighet är 40 km/h. Cykelbana längs med Västra Esplanaden saknas idag.



Att omvandla trafikleder till stadsmiljö är en av strategierna för en hållbar tillväxt som finns med i de fördjupade översiktsplanerna. Kommunen jobbar med ett förslag till omvandling av Västra Esplanaden. Det innebär i stora drag att esplanaden får en ny utformning med en mer stadsmässig karaktär. Förändringarna är en viktig förutsättning och påverkar också trafikföringen i programområdet.

Exempel på gata med egna körfält för kollektivtrafiken, utdrag ur översiktsplanen.

En trafikanalys över Västra länkens påverkan för trafiken i centrum visar att den skulle attrahera trafik från centrum och då främst Västra Esplanaden, vilket gör att Västra länkens färdigställande är en viktig förutsättning för att nå minskad biltrafik på Västra Esplanaden. En stor del av biltrafiken på Västra Esplanaden skulle kunna passera Umeå via ringleden, istället för att gå genom de centrala delarna. Det befintliga trafiksystemet och Västra Esplanaden måste anpassas för lägre trafikvolymer, miljözon och för prioritering av önskade färdmedel, såsom dubbelriktade bussfält för att förbättra kollektivtrafikens framkomlighet. Ringleden är en förutsättning för att en ombyggnation av trafiklederna genom centrum ska kunna påbörjas eftersom det är först då Umeå kommun blir väghållare.

Korsningen Västra Esplanaden/Ridvägen

På Ridvägen finns idag problem med köbildning i rusningstrafik. Köbildningen är kopplade till korsningen Ridvägen/Västra Esplanaden där belastningen idag är hög under trafikens max-timmar och köer uppstår i samtliga tillfarter. Planerade bostäder och parkeringshus inom planområdet kommer att medföra ökad trafik i korsningen mellan Västra Esplanaden och Ridvägen/Västra Norrlandsgatan och ökad trafik längs Västra

Esplanaden. Korsningen skulle därmed bli kraftigt överbelastad om mer trafik tillförs utan att åtgärder vidtas. Västra Esplanadens korsning med Ridvägen och Västra Norrlandsgatan regleras med trafiksignaler. I signalregleringen prioriteras i dagsläget trafiken längs Västra Esplanaden vilket orsakar köbildning på anslutande gator. Åtgärder vid korsningen Västra Esplanaden/Ridvägen samordnas med arbetet kring E4/E12 innanför ringen.

Parkering

Parkeringsituationen skall lösas på ett hållbart sätt i enlighet med den fördjupade översiktsplanen för de centrala stadsdelarna. Detaljplanen innehåller förslag till nya bostäder vilka alstrar ett behov av parkeringsplatser i området. Samtidigt ska parkeringsbehov för befintliga verksamheter i området lösas samt de verksamheter som de fd stallarna kan inrymma.

Parkering för de nya bostadskvarteren kan ordnas inom respektive fastighet i källargarage. Det behov som genereras av bostäderna är ca 90-110 parkeringsplatser beroende på hur storleken på lägenheterna fördelas. Behovet är beräknat utifrån Umeå kommuns parkeringsnorm där det för mindre lägenheter (1:or och 2:or) ska finnas 0,6 parkeringsplatser per lägenhet och för större lägenheter (3:or och större) ska det finnas 0,75 parkeringsplatser per lägenhet.

Befintliga verksamheter i de fd stallbyggnaderna parkerar idag i anslutning till byggnaderna och den öppna gården. Vilket de med ett genomförande av planen kan fortsätta att göra. De verksamheter som idag inryms i den fd vagnboden kommer att flytta till en av de fd stallbyggnaderna. Detaljplanen medger en flexibel användning av de fd stallbyggnaderna vilket gör att behovet av parkeringsplatser kan variera beroende på vilken typ av verksamhet som stallarna innehåller.

Inom planområdet finns idag ett stort antal parkeringsplatser på mark. De flesta är allmänna parkeringsplatser som används för arbetsplatsparkering. Det nya p-husets huvudsakliga ändamål är arbetsplatsparkering. Så det lokala behovet av arbetsplatsparkering kan delvis inrymmas här eller i parkeringsanläggningar i närområdet.

Cykelparkering

Cykelnormen i Umeå kommuns centrala stadsdelar är 2,5 cyklar per lägenhet för flerbostadshus. Totalt behov för bostäderna är ca 330-380 cykelparkeringsplatser. Vädskyddad cykelförvaring kan lösas i cykelförvaring i anslutning till trapphus och/eller i garage/källare. Därtill kan mindre cykelparkering ordnas under skärmtak i anslutning till entréer.

Teknisk försörjning

Den tillkommande bebyggelsen ska anslutas till det kommunala vatten- och avloppssystemet och befintligt elnät. I höjd med den fd vagnboden i anslutning till Ridvägen finns en transformatorstation som ersätts vid exploatering av området. För att elförsörja planområdet samt kommande bebyggelse i omgivande kvarter kommer det sannolikt att behövas två nya transformatorstationer. Ett nytt läge för transformatorstation anges i anslutning till Ridvägens norra kurva [E] och en station inbyggd i det nya p-huset [V1].

Genom planområdet ligger en huvudmatning för el till centrala staden i form av en 145 kV kabel i anslutning till Ridvägen. Kabeln är mycket viktig då den ingår i det sk överliggande nätet. En eventuell flyttning/omläggning kräver en noggrann och omsorgsfull planering för att minimera störningar i det överliggande nätet. Även vatten- och spillvattenledningar ligger inom kabelstråket. Hänsyn till det behöver tas vid exploatering inom området och vid ombyggnad av Ridvägen.

Bebyggelsen bör anslutas till befintligt fjärrvärmenät om inte mer miljövänliga alternativ kan redovisas. Avfall ska källsorteras och inriktningen bör vara att minska avfallsmängderna och öka återvinningen.

Dagvatten

Umeå kommun verkar för hållbar dagvattenhantering och en dagvattenstrategi är under utarbetande. Umeälven är mottagande recipient av dagvatten från planområdet och bedöms inte vara känslig för dagvattenutsläpp. Hanteringen av dagvatten, gällande kvalitet och kvantitet, inom området ska utformas så att ytlig dagvattenavledning ska kunna tillämpas i så hög grad som möjligt. Dagvatten vid skyfall ska kunna avledas till Västra Esplanaden och det avvattningsstråk i Esplanaden som behöver ordnas i samband med ombyggnad av densamma.

Vegetationsmark ska höjdsättas så att fördröjning kan ske av dagvatten från hårdgjorda ytor inom kvarteren. Mark som t ex anslutningar mellan allmän och kvartersmark ska höjdsättas så att risken för allvarliga översvämningar, inom fastigheten, minimeras.

Byggnadsteknik

För att kunna uppfylla kommunens långsiktiga mål för en hållbar utveckling vid planeringen för det framtida Umeå, rekommenderas för bostadsbyggnaders uppförande att byggmaterial väljs som ger sunda bostäder. För att få sunda bostäder måste även byggmetoder användas som förhindrar att fukt tillförs under byggskedet. Val av material och byggmetoder ska göras med hänsyn till framtida återvinning och återanvändning. För installationer rekommenderas att energisnåla system för vatten, uppvärmning och ventilation installeras.

KONSEKVENSER AV FÖRSLAGET

Miljöbedömning

En miljöbedömning enligt miljöbalken (MB) 6 kap 11 § ska göras för kommunala planer eller program som kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Miljöbedömningen avgränsas i det här fallet, i första hand, till aspekterna luftkvalitet och kulturmiljö där det, enligt genomförd behovsbedömning, föreligger risk för betydande miljöpåverkan. Även buller tas upp i miljöbedömningen då det kan påverka utformningen av detaljplanen. I planskedet benämns handlingen miljökonsekvensbeskrivning (MKB)⁸.

Luftkvalitet

Planen kommer att innebära förändringar av vägnätet samt uppförande av ny

⁸ Miljökonsekvensbeskrivning för detaljplan Östra Dragonfältet, granskningshandling maj 2015, Ramböll

parkeringsanläggning och påverkar således luftkvaliteten. Miljökvalitetsnormen för kvävedioxid överskrids på Västra Esplanaden och ändrad trafikföring på Västra Esplanaden och Ridvägen påverkar luftmiljön i planområdet.

Planförslaget medför en ökad trafikalstring med upp till 27 % längs delar av Ridvägen. Miljökvalitetsnormen för kvävedioxid överskrids på Västra Esplanaden men åren 2012 och 2013 var halterna lägre än tidigare. Miljökvalitetsnormen för partiklar PM 10 överskreds för första gången år 2013 längs V Esplanaden efter 3 års uppåtgående trend. Inom Planområdet överskrids ingen miljökvalitetsnorm.

Utsläppen av kväveoxider från svenska vägtrafiken väntas i allmänhet minska efter år 2015 på grund av strängare utsläppskrav och omställning av fordonsflottan. Luftberäkningar, i MKB till detaljplanen, indikerar att V Esplanaden kan komma att klara miljökvalitetsnorm för kvävedioxid år 2020. Ett hinder för detta kan vara att nya fordon verkar släppa ut mer NO_x och primärt NO₂ vid verkliga körförhållanden och kallt klimat än vad de deklarerade utsläppsnivåerna för respektive fordon visar. Det gör den beräknade prognosen mer osäker. Partikelhalten (PM 10) längs V Esplanaden beräknas dock ligga kvar på liknande nivåer varför fortsatt risk för överskridanden likt 2013 föreligger år 2020.

I planområdet beräknas halten kvävedioxid relativt i dag ligga kvar på samma nivå eller minska marginellt till ca år 2020. Den allmänna utsläppsminskningen kompenseras dock till fullo avseende både kvävedioxid och partiklar längs den nord- sydgående delen av Ridvägen. Det beror på att gaturummet försluts relativt i dag och att trafiken ökar. Årsmedelhalten kan i gatusnittet väntas öka i storleksordningen 3 µg/m³ som årsmedelvärde och 7 µg/m³ som extremvärde för både kvävedioxid och partiklar (PM 10).

Parkeringsanläggningens diffusa utsläpp av fordonsavgaser väntas inte påverka årsmedelhalter i några gatusnitt då trafiken och urbant bidrag är största utsläppskällan. Vid kallt väder och under maxtimme bedöms dock ett diffust läckage på 0-5µg/m³ kunna uppstå med störst belastning närmast angöringen.

Hälsobelastningen på grund av luftkvaliteten väntas likna dem på platser med motsvarande förhållanden i Umeå. Risken för hälsoeffekter som insjuknande av astma och pip i luftrören blir alltså förhöjda relativt grundfrekvens hos den inflyttade populationen. Andelen som väntas uppleva störning från avgaser väntas uppgå till ca 10 %. Eftersom halterna är högst i gaturummet rekommenderas att ventilationsinsug ska anordnas i taknivå eller mot innergård där halterna ofta är lägre.

Känslighetsanalys

En översiktlig känslighetsanalys har genomförts som komplettering till tidigare utredningar av luftsituationen längs Västra Esplanaden och planförslagets påverkan. Känslighetsanalysen syftar till att belysa hur luftsituationen kan komma att påverkas fram till prognosåret 2020. För att illustrera de situationer som kan inträffa (fram till dess) har beräkningar anpassats för att avse en prognos för omkring år 2017.

Av känslighetsanalysen framgår att år 2017, med relativt stor säkerhet, kan komma att innehålla fortsatta överskridanden av miljökvalitetsnormer för kvävedioxid (dygn och timme) och partiklar längs Västra Esplanaden. Om ett vädermässigt gynnsamt år

inträffar kan årsmedelvärdet komma att klaras även år 2017 liksom för år 2020. Det framgår också att vid ogynnsamma väderleksförhållanden kan enstaka överskridanden inträffa även efter år 2020 om trafikbelastningen kvarstår vid samma prognos som i känslighetsanalysen. Analysen visar att klimatet fortsatt är en mycket stor påverkansfaktor avseende variationen i luftkvaliteten längs V Esplanaden varför trafiken och dess egenskaper/ sammansättning förblir den enda möjliga regulatören för luftkvaliteten. Analysen visar också på att den trafikallstring som planförslaget medför är litet, mindre än $1 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

Miljökvalitetsnorm för både kvävedioxid och partiklar klaras inom planområdet. Känslighetsanalysen läggs till som en bilaga till miljökonsekvensbeskrivningen.

Långsiktigt bättre luftmiljö

En tät stad innebär kortare avstånd och ger de bästa förutsättningarna för att öka andelen cyklister och fotgängare i förhållande till bilister. Detaljplanen föreslår en förtätning med funktionsblandning av bostäder och verksamheter vilket bidrar till närhet till målpunkter och minskat transportberoende.

Även om staden utvecklas enligt de strategier för hållbar utveckling, som beskrivs i översiktsplanen, kan miljökvalitetsnormerna för kväveoxid, och viss mån partiklar, i de centrala delarna av staden komma att överskridas de kommande åren eftersom det tar tid att förändra befintliga strukturer och att genomföra åtgärder med långsiktig verkan. Kombinationen av hållbara stadsbyggnadsprinciper och ett fortsatt arbete med åtgärdsprogrammet för luft är avgörande för att Umeå ska kunna nå uppsatta mål för stadens luftkvalitet och tillväxt.

Buller

Planområdet påverkas av trafikbuller från Västra Esplanaden i öst, Vännäsvägen i norr samt från gator inom planområdet där Ridvägen står för störst lokalt bidrag. Järnvägen sträcker sig i östvästlig riktning strax norr om Vännäsvägen och bidrar till bullersituationen i planområdet främst med förhöjda maxvärden som följd.

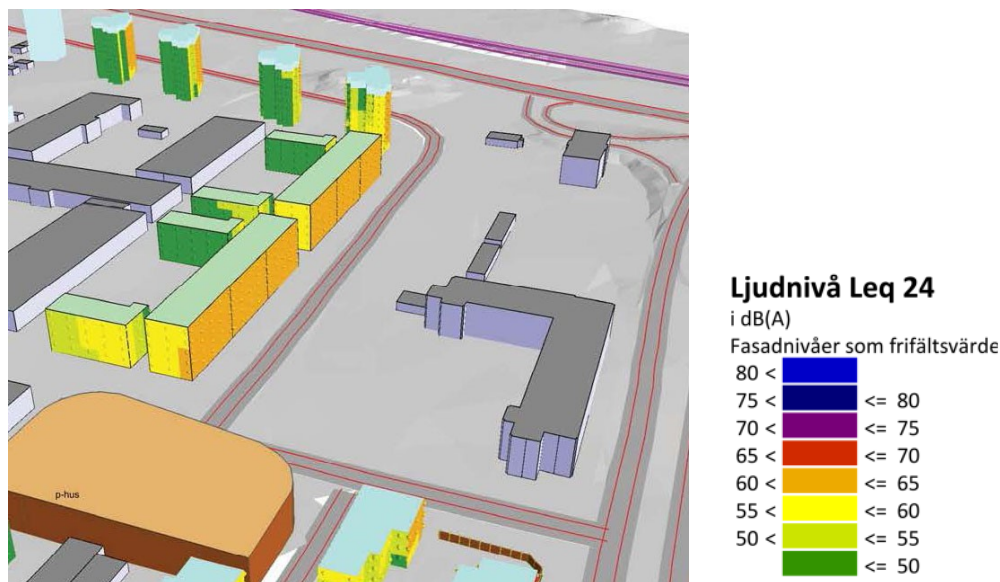
Från och med 1 juni 2015 gäller förordning (2015:216) om trafikbuller. Förordningen innehåller bestämmelser om riktvärden för buller utomhus för spårtrafik, vägar och flygplatser vid bostadsbyggnader. Förordningen säger att buller från spårtrafik och vägar inte bör överskrida 55 dBA ekvivalent ljudnivå vid en bostadsbyggnads fasad, och 50 dBA ekvivalent ljudnivå samt 70 dBA maximal ljudnivå vid en uteplats om en sådan ska anordnas i anslutning till byggnaden.

För en bostad om högst 35 m² gäller istället att 60 dBA ekvivalent ljudnivå inte bör överskridas vid bostadsbyggnadens fasad.

Om de ljudnivåerna ändå överskrids bör minst hälften av bostadsrummen i en bostad vara vända mot en sida där 55dBA ekvivalent ljudnivå inte överskrids vid fasaden och minst hälften av bostadsrummen vara vända mot en sida där 70 dBA maximal ljudnivå inte överskrids mellan kl. 22.00 och 06.00 vid fasaden.

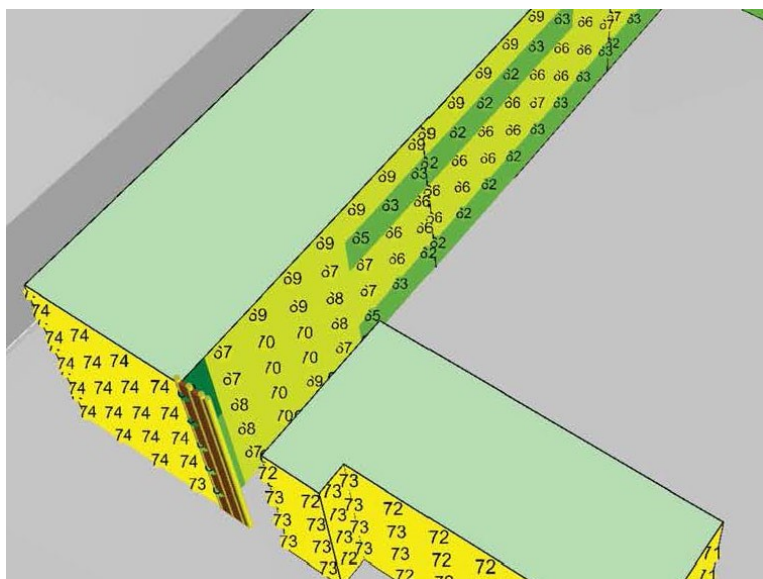
Byggnadsfasader samt husgavlar närmast Ridvägen beräknas i allmänhet få dygnsekvivalenta ljudnivåer på 55-65 dBA. På flera av fasaderna som vetter mot

Vännäsvägen och järnvägen ligger de beräknade ekvivalenta ljudnivåerna över 55 dB(A). Utformningsbestämmelse [f₂] har införts för bostadshus utmed Ridvägen att minst hälften av bostadsrummen i varje lägenhet ska orienteras mot en luddämpad sida. Eftersom området är bullerutsatt från flera håll krävs omsorgsfull planering och detaljutformning av bebyggelsen, och i vissa fall anpassade lägenhetsplanlösningar för att inrätta bostäder som klarar bullerkrav enligt avstegsfall.



Det aktuella planområdet fullt utbyggt (ljusgröna tak) sett söderifrån. Västra Esplanaden till höger i bilden. Samräknad ekvivalent ljudnivå från väg- och spårtrafik som frifältsvärde mot planerade fasader samt befintliga punkthus längs Ridvägens norra del, urklipp ur kartbilaga VJ3:3Dvy1.

Planens bebyggelsestruktur har anpassats för att möjliggöra avsteg från grundregeln 55 dBA som riktvärde för trafikbuller. Bullerberäkningarna visar att en sida där riktvärden inte överskrids kan åstadkommas mot innergårdar. Hörnlägenheter mot Ridvägen kan behöva anpassas med skärmande skyddsåtgärder beroende på slutlig planlösning. Planförslaget möjliggör detta. Reflektionseffekter och skärmning från ny bebyggelse bidrar med något förhöjda maxnivåer men reducerade ekvivalenta ljudnivåer vid söderfasaderna på punkthusen norr om planområdet. Den ökade trafiken på Ridvägen ökar bullerbelastningen vid nedre våningsplanen. Byggnader rekommenderas därför utföras i Ljudklass B.



Ljudnivå L_{max}

i dB(A)

Fasadnivåer som frifältsvärde

90 <		
85 <	<= 90	
80 <	<= 85	
75 <	<= 80	
70 <	<= 75	
65 <	<= 70	
60 <	<= 65	
	<= 60	

Exempel som visar hur en bullerskyddsskärm minskar ljudinfallet från tågtrafiken mot planerade husfasader i bilden ovan. I bilden anges maximal ljudnivå i dBA från spårtrafik (frifältsvärde) för varje beräkningspunkt på fasad.

För utförligare beskrivning kring buller se avsnitt kring buller i miljökonsekvensbeskrivningen (MKB)⁹ och i MKB bilaga 2¹⁰.

Befintlig information om flygbullernivåer från flygtrafiken över Umeå visar att riktvärdena för flygbuller FBN 55 dBA och maximalnivå 70 dBA inte överskrids i det aktuella området. Flygbuller behandlas därför inte mer i denna utredning.

Risker**Farligt gods**

Intill vägar och järnvägar med transporter av farligt gods ska särskild riskhänsyn tas vid nybebyggelse. På järnvägen genom centrala Umeå transporteras farligt gods. Då den nya bebyggelsen planeras mer än 100 meter från Vännäsvägen och järnvägen bedöms inte någon riskanalys för farligt godsolycka vara nödvändig.

Brand är den troligaste farligt gods-olyckan och därför bör åtgärder vidtas mot brandspridning från en olycka på järnvägen. Friskluftsintag bör placeras i riktning bort från järnväg eller på annat sätt skyddad för direkt intag. Planen förses med skyddsbestämmelser som reglerar placeringen av friskluftsintag [**m**₁]. Utrymningsvägar skall anordnas från husen så att möjlighet till utrymning alltid finns på sida som ej vetter mot järnvägen.

Brandförsvar och säkerhet

Utrymningsförutsättningar från flerbostadshusen behöver beaktas utifrån den byggnadshöjd som blir aktuell. Planen anger flerbostadshus i 4-5 våningar. Vid högra byggnader, 11-23 meter, krävs höjdfordon. Eventuella körvägar/räddningsvägar och uppställningsplatser på innergårdarna för räddningstjänstens höjdfordon behöver beaktas i ett tidigt skede. Alternativet till räddningsväg och uppställningsplats är att flerbostadshus högre än 11 meter (normalt sett 4 våningar) förses med Tr2-trapphus, vilket förordas. Brandposter finns inom området.

Höjdrestriktionsområde

Planområdet ligger inom flygplatsens höjdrestriktionsområde vilket innebär att ingen byggnad eller tillhörande antenner, basstation och andra liknande tekniska anordningar

⁹ Miljökonsekvensbeskrivning för detaljplan Östra Dragonfältet, Ramböll maj 2015

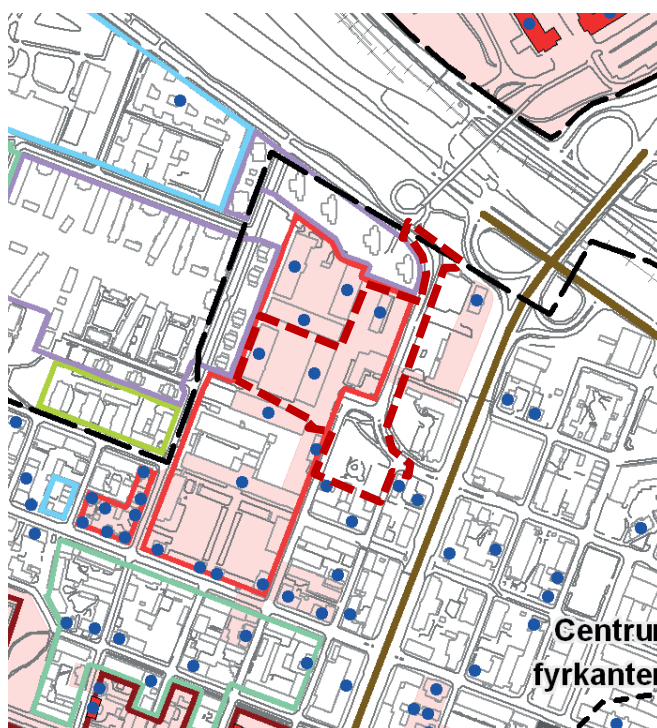
¹⁰ Östra Dragonfältet Umeå, Bullerkartläggning inkl. kompletterande PM 1, Ramböll maj 2015

får bli högre än 52,4 meter över havsnivån. För att möjliggöra uppförandet av byggnader inom planområdet ur ett hinderfrihetsperspektiv, krävs att arbetet med exempelvis byggkranar under byggskedet samordnas med Umeå Airport, då dessa annars kan utgöra ett flygsäkerhetshinder under byggtiden.

Om behov föreligger att under begränsad tid uppföra byggkran som genomtränger aktuell hinderyta, måste samråd tas med flygplatsen om position, tidpunkt samt planerad kranhöjd, innan byggkranen får etableras. Byggkranen skall innan uppförandet uppfylla kraven på hinderbelysning av hinder som genomtränger hinderyta för flygplats enligt Transportstyrelsens författningssamling.

Kulturmiljö

Planområdet ligger inom riksintresse för kulturmiljö, Umeå (AC10). Delar av planområdet ligger inom värdekärnan, Regementsstaden Umeå/Dragonregementet. En värdekärna är särskilda områden inom riksintresset med värdefulla stadsplanedrag. Programområdet gränsar till Västra Esplanen som är ett kommunikationsstråk som är särskilt representativt för riksintresset.



Utdrag ur översiktsplan för de centrala stadsdelarna;

Svart streckad linje = gräns för riksintresset

Rosa ytor = värdekärna inom riksintresset

Blå prickar = värdefulla byggnader enligt fördjupad översiktsplan för de centrala stadsdelarna.

Mörkröd streckad linje = planområdet

Kulturmiljöstudie

Enligt den behovsbedömning som gjorts i samband med planprogrammet konstateras att det finns risk för betydande påverkan på riksintresset för kulturmiljö. Därför har en

särskild kulturmiljöstudie¹¹ tagits fram där detaljplanens konsekvenser avseende kulturmiljön och de stadsbildaaspekter som har koppling till kulturmiljön behandlas.

Detaljplanen syftar till att skapa planmässiga förutsättningar för ny kvartersbebyggelse i form av bostäder, ombyggnad av lokalgata samt en parkeringsanläggning. Vidare är syftet att säkerställa gång- och cykelstrukturen och dess kopplingar till omgivande delar av staden samt att ge kulturhistoriskt värdefulla byggnader och miljöer ett skydd.

I planen föreslås en förändrad gatustruktur, där Ridvägen rätas upp och nya, rätvinkliga kvarter skapas för bostadsbebyggelse. Den nya bebyggelsen får ha högst fem våningar mot Ridvägen och fyra våningar i kvarterets inre. Planförslaget innehåller planbestämmelser om bebyggelsens utformning som syftar till att ge gaturummen stadga och stadsbyggnadskvaliteter. I kv Muraren föreslås ett nytt parkeringshus med högsta total

byggnadshöjd 11,5 meter.



Dragonregementet på 50-talet

Planområdet ligger inom en kulturmiljö av riksintresse, Umeå (AC10), delvis inom värdekärnan **Regementsstaden Umeå/Dragonregementet**. Planförslaget påverkar riksintresset genom att bebyggelsen inom Dragonregementets nordöstra del förtätas samt att nya typer av bebyggelse tillkommer.

Regementsområdet kommer att få en tätare bebyggelsefront än idag österut (mot Ridvägen) och norrut (mot Vännäsvägen). Den nya bebyggelsen får in en ny bebyggelsekaraktär, med bostäder och parkeringshus. Dock har dessa delar av det forna regementsområdet idag en splittrad prägel, bl.a. eftersom gatunätet förändrats sedan regementsepoken och byggnader har rivits. Så länge man fortfarande kan uppfatta och tolka områdets historiska bakgrund behöver inte riksintresseområdets värden påverkas negativt av att området förändras i denna riktning. I planförslaget har den nya bebyggelsens höjd anpassats så att varken stadshusets monumentalitet eller

¹¹ Kulturmiljöstudie tillhörande detaljplan för Östra Dragonfältet, Sweco 2015-06-22

stallgårdarnas tydliga karaktär ska störas.

Den strikta placeringen av de nya byggnaderna inom den rätvinkligen gatustrukturen stämmer med områdets historiska bebyggelsestruktur. Det förslag till ny bebyggelse som planförslaget redovisar följer och förtydligar väg-/gatustrukturen och bevarar de viktiga siktlinjer man idag har mot de f.d. ridhusen och stallarna österifrån samt längs stråket utmed stallbyggnaderna. En tydligare gräns skapas mellan regementsområdet och den omgivande staden. Sambandet mellan det f.d. sjukhuset, öster om planområdet, och resten av regementsbebyggelsen blir mindre tydligt, men detta samband är redan idag stort genom att regementsområdets nordöstra del är splittrat till karaktären.

En annan av riksintressets värdekärnor, **Regementsstaden Umeå/Västerbottens regemente**, ligger nära planområdet och med viss utsikt mot detta. Upplevelsevärdena i denna värdekärna kan i någon mån påverkas indirekt, genom att ny, tätare och högre bebyggelse på Dragonregementet förändrar områdets karaktär sett från Västerbottens regemente och därmed kan göra sambandet mellan de två regementsområdena mindre tydligt.

Tre **kultuhistoriskt värdefulla byggnader** enligt den fördjupade översiktsplanen för Centrala staden ligger inom planområdet. I planförslaget förses två av dessa, de f.d. stallbyggnaderna, med en skyddsbestämmelse som anger att de inte får rivas. Den f.d. vagnboden föreslås däremot ersättas med ny bostadsbebyggelse. En rivning av vagnboden innebär en förlust av kultuhistoriska värden, men den står i ett område där flera andra byggnader från regementsepoken redan har rivits och är inte en av de mesta värdefulla byggnaderna för förståelsen av riksintressets värden.

Fortsatt planering för att förhindra negativ miljöpåverkan

- Utformningen av den nya bebyggelsen kommer att studeras vidare under den fortsatta planprocessen och framförallt, om planen antas, i bygglovskedet.
- I planförslaget finns skyddsbestämmelser för de två f.d. stallbyggnaderna, som följs upp vid hantering av bygglov.



Fd Regimentssjukhus

GENOMFÖRANDEFRÅGOR

Plandata

Detaljplanen omfattar delar av fastigheterna Umeå 5:1 och Umeå 2:1 samt fastigheten Muraren 7. Umeå 5:1 och Umeå 2:1 ägs av Umeå kommun och Muraren 7 ägs av AB Bostaden.

Genomförandetid

Genomförandetiden för detaljplanen kan sättas att utgå vid årsskiftet närmast efter minimitiden fem år från laga kraft.

Ansvarsfördelning och huvudmannaskap

Kommunen är huvudman för allmän plats inom planområdet. Respektive fastighetsägare svarar för alla åtgärder inom kvartersmark.

FASTIGHETSRÄTTSLIGA FRÅGOR

Syftet med detaljplanen är att skapa planmässiga förutsättningar för ny kvartersbebyggelse i form av bostäder, ombyggnad av lokalgata samt en parkeringsanläggning. Ett syfte med detaljplanen är också att säkerställa gång- och cykelstrukturen och dess kopplingar till omgivande delar av staden. Syftet är också att ge kulturhistoriskt värdefulla byggnader och miljöer ett formellt skydd.

Detaljplanen möjliggör tillskapandet av två nya fastigheter för bostadsändamål. Fastigheten Muraren 7 kommer att byggas med parkeringshus. Del av Muraren 7 kommer att utgöras av allmän plats, gatumark. Denna ska överföras till en kommunägd gatufastighet, till exempel Umeå 2:1.

PLANEKONOMISKA FRÅGOR

Planavtal har tecknats med Umeå kommun, Mark och exploatering. Detaljplanens genomförande kräver att befintliga fjärrvärmeledningar och transformatorstation flyttas. Samtliga kostnader för flytt/ersättning av befintliga

allmänna vatten- och avloppsanläggningar ska bekostas av exploatören.

Exploatören svarar för alla planläggnings- och exploateringskostnader.

Detaljplan, Umeå kommun december 2016

Magdalena Blomquist
Planchef

Tomas Strömberg
Stadsarkitekt



Utlåtande

Diarienummer: BN-2013/00202
Datum: 2016-11-28
Handläggare: Magdalena
Blomquist

Detaljplan för Östra Dragonfältet, Umeå 5:1 m fl Väst på stan, Umeå kommun, Västerbottens län

Ett förslag till detaljplan för Östra Dragonfältet har upprättats av Umeå kommun, Detaljplanering under juni 2015.

Syfte

Syftet med detaljplanen är att skapa planmässiga förutsättningar för ny kvartersbebyggelse i form av bostäder, ombyggnad av lokalgata samt en parkeringsanläggning. Ett syfte med detaljplanen är också att säkerställa gång- och cykelstrukturen och dess kopplingar till omgivande delar av staden. Syftet är också att ge kulturhistoriskt värdefulla byggnader och miljöer ett formellt skydd.

Samråd och utställning

Planen handläggs med s.k. normalt planförfarande och har varit föremål för samråd under tiden 2014-08-20 – 2014-09-12 samt granskning under tiden 2015-06-29 – 2015-08-21. Sakägare, statliga och kommunala instanser, föreningar m.fl. har getts möjlighet att lämna synpunkter på förslaget. Följande skriftliga synpunkter har inkommit under granskningen:

LÄNSSTYRELSEN

Har inkommit med ett yttrande enligt nedan.

Länsstyrelsen har den 24 februari 2014 yttrat sig över planprogrammet och 26 september 2014 över samrådshandlingarna.

Överprövningsgrunder enligt 11 kap PBL

Buller

Vid samrådet framförde Länsstyrelsen synpunkter på att bullerberäkningarna visade att Boverkets allmänna råd gällande buller inte skulle kunna följas inom delar av planområdet.

Efter att planförslaget har varit ute på samråd har Regeringen beslutat om en förordning som innehåller riktvärden för utomhusbuller (2015:216). Förordningen trädde i kraft 1 juni 2015. Bullerberäkningarna visar att riktvärdena följs i stort för den tillkommande bebyggelsen men att hörnlägenheter mot Ridvägen kan behöva anpassas med skärmade skyddsåtgärder beroende på slutlig planlösning. Länsstyrelsen har inga kvarstående synpunkter gällande buller för den tillkommande bebyggelsen.

Dock framgår det av planhandlingarna att ljudnivåerna vid fasad ökar för några av de befintliga lägenheterna inom fastigheten Sporren 2. Detta till följd av en etablering av bostadshus enligt planförslaget. Det framgår vidare att det i den fortsatta planeringen och projekteringen bör beaktas hur befintliga bostadshus påverkas av buller samt att det bör

utredas om det finns risk för betydande försämring av ljudmiljön vid dessa hus när slutlig disposition av planområdet avgörs av exploatören. Enligt PBL 2:9 får planläggning av mark och vattenområden samt lokalisering, placering och utformning av byggnadsverk inte ske så att den avsedda användningen eller byggnadsverket kan medföra en sådan påverkan på omgivningen som innebär fara för människors hälsa. D.v.s. det är i samband med upprättandet av planen som det ska säkerställas att ett genomförande av planen inte beräknas medföra en sådan påverkan på omgivningen som innebär fara för människors hälsa. I bygglovprövningen är detta inte möjligt. Länsstyrelsen förutsätter därför att de beräknade ljudnivåerna och dess konsekvenser för den befintliga bebyggelsen tydligare beskrivs i planhandlingarna och att planen säkerställer att ett genomförande av den inte innebär fara för människors hälsa.

Miljökvalitetsnormer för luft

Planhandlingarna visar att problemen med överskridanden av miljökvalitetsnormerna (MKN) för kvävedioxid består i området, åtminstone fram till 2020. Under ogynnsamma klimatförhållanden överskrids MKN även efter 2020. Planhandlingarna visar också att MKN för dygn och timme kommer överskridas år 2017 även om det blir gynnsamma väderförhållanden. Detta innebär således att överskridanden av normen sannolikhet kommer ske. De förväntade fortsatt höga halterna av kvävedioxid ligger inte i linje med de ambitioner som finns gällande luftmiljön längs Västra Esplanaden. Även om Västra Esplanaden inte förväntas få nämnvärt högre halter av kvävedioxid, som konsekvens av den föreslagna detaljplanen, så är det problematiskt med det lilla tillskott som erhålls. Dessutom befästs sträckan som en viktig genomfart för biltrafik med nya målpunkter (parkeringsgarage). Detta kan i sin tur försvåra ytterligare för genomförande av luftkvalitetsförbättrande åtgärder, efter det att MKN har uppnåtts fullt ut.

Det påpekas i känslighetsanalysen att klimatet är den viktigaste faktorn för varje enskilt år och därmed också hur höga halterna av kvävedioxid ska bli. Detta är givetvis ett faktum som försvårar situationen men det bör finnas en så god marginal att MKN kan följas oavsett om det blir gynnsamma eller ogynnsamma klimatförhållanden under enskilda år.

Åtgärdsprogrammet för luft som syftar till att minska och slutligen klara miljökvalitetsnormen kan komma att motverkas av den ökade trafiken som väntas om planen genomförs. De ambitioner som finns gällande förtätning och ökad användning av alternativa färdmedel till bil har hittills sannolikt förbättrat luftkvaliteten något. Den stora förbättringseffekten väntas dock på längre sikt då stadsomvandlingen kommit längre. Samtidigt är det viktigt att åstadkomma minskade halter även på kort sikt.

Miljömålet *Frisk Luft* innebär att halten av kvävdioxid i utomhusluft bör ligga under 20 mikrogram per kubikmeter luft beräknat som ett årsmedelvärde eller 60 mikrogram per kubikmeter luft beräknat som ett timmedelvärde (98-percentil). När MKN så småningom underskrids kommer mer fokus läggas på miljömålet Länsstyrelsen förordar en hållning i luftkvalitetsfrågan som innebär att helhetsperspektivet går före de enskilda detaljplanerna eller omdaningen av enskilda kvarter.

Länsstyrelsens bedömning utifrån planhandlingarna är att detaljplanens nuvarande utformning leder till att MKN för kvävedioxid längs Västra Esplanaden inte följs i närtid, d.v.s. under perioden fram till 2020 och att det därefter, utifrån de i planhandlingarna antagna förutsättningarna, förligger en situation som är ytterst känslig för ogynnsamma väderförhållanden. Länsstyrelsens uppfattning är att ett genomförande av planen i dess nuvarande utformning är möjlig först när man med säkerhet kan bedöma att ett genomförande av planen medför att MKN följs.

Kulturmiljö

Planbestämmelserna har ur kulturmiljösynpunkt endast justerats marginellt sedan samrådsskedet Länsstyrelsens uppfattning är att planen orsakar skada på riksintresset och att planen inte på ett tydligt sätt lever upp till målsättningen att vidareutveckla *eller förstärka* riksintressets uttryck. Det är också tveksamt om planen tillgodoser det som formuleras dels i den fördjupade översiktsplanen för centrala stan dels i byggnadsordningen för Väst på stan: "eventuella nybyggnader inom området ges en utformning som samspelar med de omgivande regementsbyggnaderna och som inte reducerar dessa byggnaders värden". Särskilt de föreslagna mindre bostadshusen i fyra våningar är placerade så tätt intill stallbyggnaderna att de med sin framtoning av moderna bostadshus kommer att utgöra ett så annorlunda och påtagligt inslag i den forna kavalleriregementesmiljön, att dessa byggnaders värden reduceras. Rivningen av vagnboden utgör också en tydlig reduktion av de äldre byggnadernas värden; en konsekvens som inte ens omnämns i kvalitetsprogrammet. Det under samrådsskedet påtalade viktiga sambandet mellan regementsbyggnaderna väster om Ridvägen och det f.d. regementssjukhuset har beklagligt nog inte kunnat tas till vara i planförslaget.

I planhandlingarna sägs att planförslaget bevarar de siktlinjer man idag har mot de f.d. ridhusen och stallarna österifrån (s 5). Planförslaget innebär i verkligheten en radikalt försämrad insyn österifrån mot regementsområdet, även om några siktlinjer säkras. Kvalitetsprogrammet säger att P-huset ska utformas i material som knyter an till förråds- och stallbyggnader samt att det ska ges särskild omsorg med hänsyn till intelligande bostäder och kulturhistoriskt värdefulla byggnader (s 6). P-husets rundade former och det vertikala gallerverket enligt illustrationerna motsäger detta. P-huset kan utifrån sin funktion visserligen ha ett eget uttryck, men de rundade formerna understödjer inte arkitekturens linjäritet och rätvinklighet inom regementsområdet. Genom den särpräglade formen kommer även p-huset att bidra till att förminska stallbyggnadernas småskaliga uttryck. Målsättningen att i hörnlägena vidga inblickarna mot regementsområdet, kan lösas på annat sätt.

De mindre bostadshusen skulle samspela betydligt bättre med regementsområdets byggnader om höjden begränsades till tre våningar istället för fyra. Bestämmelsen p₂ som bl.a. säger att dessa inte får byggas ihop med lamellhusen kan ur kulturmiljösynpunkt i så fall omprövas.

De privata bostadsgårdarna ska enligt kvalitetsprogrammet (s 13 och 15) ha en egen prägel och skilja sig från den övriga utemiljön. Länsstyrelsens uppfattning är att bostadsgårdarnas vegetation ska vara sparsmakad, bygga vidare på regementenas principer för planteringar. Staket av svart metall som avgränsning mot gångfartsområdet är bättre än häckar, som känns mer främmande i den här miljön.

Illustrationerna visar indragna balkonger på de mindre husen. För denna detalj kan frågan väckas om utanpåliggande balkonger och med svarta metallräcken är ett lämpligare utförande på denna plats; balkongernas storlek bör i så fall begränsas. Bestämmelser om balkongerna utförande bör eventuellt ingå i planbestämmelserna.

Beteckningen f₁ anger bl.a. att lamellhusens fasader ska delas upp i flera volymer, vilket är bra, men ett förtydligande tillägg om *flera volymer till en symmetrisk helhet* är väsentlig.

De mindre bostadshusens färgsättning är inte specificerad. Variation i fasadkulörerna omtalas i kvalitetsprogrammet (s 9). Länsstyrelsens uppfattning att färgsättningen bör vara enhetlig och i samklang med regementsbyggnadernas putsade fasader samt att färgsättningen för alla nytillkommande bostadshus bör preciseras mer och fastställas i planbestämmelserna.

Övrigt

Miljöhus och cykelförråd på bostadsgårdarna bör enligt kvalitetsprogrammet undvikas så långt som möjligt och ev. mindre byggnader bör placeras med stor omsorg. För att säkerställa dessa intentioner bör de regleras med planbestämmelser.

Kommentar

Som länsstyrelsen påpekar i sitt yttrande har ny förordning med riktvärden för utomhusbuller trätt i kraft fr.o.m. 1 juni 2015 vilket anger något förändrade förutsättningar för planförslaget i granskningsskedet jämfört med samrådsskedet. Eftersom beräknade ljudnivåer för fasader mot Ridvägen ligger över riktvärdet på 60 dBA införs en bestämmelse om utformning, f₃ – minst hälften av bostadsrummen i varje lägenhet ska orienteras mot en ljuddämpad sida, för de byggrätter som ligger parallellt med Ridvägen. Vad gäller den ökning av beräknade bullervärden för den intilliggande befintliga bebyggelsen gäller det ca 1 dBA för de nedersta våningarna närmast Ridvägen. Den ökningen ligger inom felmarginalen för beräkningen och så innebär den tillkommande bebyggelsen medför en sänkning av bullerpåverkan för det befintliga bostadsområdet som helhet.

Planen överensstämmer med de intentioner som anges i trafik- och parkeringsstrategierna i översiktsplanen för de centrala stadsdelarna som syftar till att minska trafiken inom centrumfyrkanten. En av kommunens övergripande utvecklingsstrategier, som gynnar en hållbar stadsutveckling, är att förtäta den centrala delen med blandad bebyggelse. En allmän parkeringsanläggning i kvarteret Muraren är en del av parkeringsstrategien att flytta ut arbetsplatsparkeringar inom centrumfyrkanten till samlade anläggningar utanför, till förmån för kunder och boende i centrum. Parkeringsanläggningen ska ersätta de allmänna parkeringsytor som finns på mark inom området idag samt tillskapar ytterligare några. Parkeringsanläggningen samt att planen medger ett tillskott av bostäder inom området medför en ökad trafikalstring i närområdet. Tillskottet den föreslagna planen ger är litet och bidrar inte nämnvärt till högre halter av kvävedioxid varken i närområdet eller på Västra Esplanaden. Under året (2016) har åtgärder med signalreglering genomförts på Västra Esplanaden med syfte att bidra till minskade utsläpp. Kommunens bedömning är fortsatt att miljökvalitetsnormen för kvävedioxid på Västra Esplanaden kommer att klaras år 2020 vid normalår. Bevakning kring luftfrågan sker löpande inom ramen för åtgärdsprogrammet för luft.

I planförslaget har den tillkommande bostadsbebyggelsen fått en utformning med långsträckta byggnadsvolymer i ett rätvinkligt mönster som samspelar med byggnaders placering, volymer och höjder inom regementsområdet. Avståndet mellan den tillkommande bebyggelsen och de befintliga stallarna är detsamma som mellan annan nyare bebyggelse och byggnader tillhörande f.d. regementet inom regementsområdet. Bostadsbebyggelsen vid Hovrättsgatan ligger närmare regementsbyggnaderna än vad föreliggande planförslag medger. Den tillkommande bebyggelsens utformning regleras för att samspela med bebyggelsen inom regementsområdet genom t ex markerade sockelvåningar, fasadmateriäl och kulörer, takens utformning m.m. Planförslaget kompletteras med förtydligande av bestämmelser kring lamellhusens fasader, avgränsning mot gång-

fartsområdet samt balkongernas utformning med anledning av yttrandet. P-husets utformning samspelar i materialval och kulörer medan det kan ha ett friare uttryck med hänvisning till sin funktion och att det inte ligger inom värdekärnan.

Siktlinjer in mot regementsområdet och de f.d. stallarna säkerställs f.a. i förlängningen av Västra Norrlandsgatan och Dunkersgatan. En siktlinje kommer också att finnas mellan f.d. regementssjukhuset och stallarna även om den blir betydligt mindre än idag. När man rör sig längs Ridvägen kommer det ändå finnas inblickar mot regementsområdet och de f.d. stallarna. Möjligheterna att uppleva kulturmiljön på f.d. regementsområdet bedöms förstärkas genom att stallbyggnaderna får ett formellt skydd, att området kring stallarna får en tydligare struktur och att fler kommer att bo och vistas i området.

MYNDIGHETER

Trafikverket

Trafikverket har tagit emot granskningshandlingen gällande detaljplan för Östra Dragonfältet, Umeå 5:1, Väst på stan, Umeå kommun. Trafikverket har yttrat sig i samband med samrådet (2014-09-01). Dialog har även förts med kommunen under processens gång.

I samrådshandlingen framförde Trafikverket synpunkter gällande trafiksituationen på Västra Esplanaden (väg 503), effekter på busstrafiken, luftmiljö, buller, hälsa samt gällande påverkan på flygplatsens verksamhet. Då det har beslutats om riktvärden för buller i den nya förordningen (SFS 2015:216) bedömer Trafikverket att dessa aspekter hanteras i föreslagen detaljplan.

Förutsättningar för byggnadshöjden med hänsyn finns numer beskrivet i plan beskrivningen, synpunkter rörande flygplatsen verksamhet bedöms därför beaktade. Kvarstående synpunkter berör dock parkeringshusets effekter på trafiksituationen på Västra Esplanaden (väg 503) och luftmiljön samt bullerpåverkan på befintlig bebyggelse.

Trafiksituationen på Västra Esplanaden, väg 503

I trafikutredningen konstateras det att 90 procent av kapaciteten i korsningen Västra Esplanaden/Ridvägen används i dagsläget. Detta innebär att korsningen är redan i dagsläget överbelastad med betydande köer i rusningstrafik.

I trafikutredningen framgår att planområdet med föreslagen markanvändning genererar ökad trafik med omkring 650 -700 fordon ÅDT längs Västra Esplanaden. Parkeringshuset genererar en 50 procentig ökning av trafiken i maxtimmen där Ridvägen ansluter till Västra Esplanaden. Detta gör att korsningens kapacitet är kraftigt underdimensionerad för planerade trafikeffekter. En 50 procentig ökning av trafiken är inte acceptabelt, både vad gäller trängseffekter och därmed på luftmiljön.

Trafikutredningen föreslår att trafiksignalerna i korsningen Västra Esplanaden/ Ridvägen ska justeras så att gröntiderna för den genomgående trafiken på Västra Esplanaden minskar till förmån för Ridvägen och Västra Norrlandsgatan. Trafikverket bedömer att en sådan justering skulle öka köerna på Västra Esplanaden och på detta sätt öka utsläppen. Trafikverket bedömer att denna åtgärd är olämplig.

Trafikverket kommer under hösten 2015 justera trafiksignalerna längs hela Västra Esplanaden genom att förkorta omloppstiderna. Denna åtgärd kommer att för att justera genomströmningen längs Västra Esplanaden och även innebära en förbättring för sidostrafiken. Syftet är att bidra till minskade utsläpp.

Luftmiljö

Miljökonsekvensbeskrivningen anger att "om detaljplanen på Östra Dragonfältet genomförs och övrig planering fortsätter enligt tidigare planprogram visar luftberäkningar att Västra Esplanaden kan komma att klara miljö kvalitetsnormerna för kvävedioxid tidigast år 2020." Särskilt under kalla vintrar med, för luftmiljön ogynnsamt klimat, råder risk för överskridanden för både NO_x och partiklar. Den framtagna känslighetsanalysen pekar på att MKN för dygn och timme överskrider 2017 och att det vid ogynnsamma väderförhållanden sker överskridanden av dygns- och timnivåerna även 2020.

Det beräknade lokala bidraget från ca 8500 fordon längs Ridvägen utanför parkeringshuset uppgår till ca 7 µg/m³ som årsmedelvärde. Parkeringshuset anses därför inte som diffus utsläppskälla kunna påverka beräknat årsmedelvärdet för PM 10 och NO₂ i gatumiljön.

Känslighetsanalysen visar att miljö kvalitetsnorm för dygn och timme överskrider vid Västra Esplanaden år 2017. Om år 2020 får ett kallt vinterhalvår med ogynnsamma omblandningsförhållanden överskrider miljö kvalitetsnormen även då avseende dygnsmedelvärde och timmedelvärde medan årsmedelvärdet kan innehållas.

Känslighetsanalysen har beräknat planprogrammets trafikeffekter och dess bidrag till ökning av kväveoxider. Denna resulterar i ett tillskott på 0,6 µg/m³ (dygnsvärde). Detta motsvarar 1 procent av gränsvärdet på 60 µg/m³ per dygn. Det är på detta sätt tydligt att planen medverkar till att det blir svårare att klara miljö kvalitetsnormerna.

Miljö kvalitetsnormer (MKN) för luft som finns för skydd för människors hälsa ska följas vid planering av ny bebyggelse för att uppnå en god luftkvalitet. Kommunen är planerande myndighet och ansvarar för att tillgodose gällande normer. Om någon form av skada, olägenhet eller behov av utredning och skyddsåtgärd uppkommer för att ny bebyggelse hamnar alltför nära befintliga kommunikationsanläggningar, och som innebär ökad exponering av luftföroreningshalter trots Trafikverkets yttrande om avrådan av exploatering, så kan Trafikverket åberopa civilrättsliga regler om skadestånd gentemot kommunen för de kostnader som drabbar Trafikverket.

Hälsa

Trafikverket ska tillsammans med övriga aktörer i samhällsplaneringen bidra till miljö kvalitetsmålet för Frisk luft och mindre ohälsa. Vid planering av bebyggelse bör därför preciseringarna i miljö kvalitetsmålen vara vägledande, inte bara för Trafikverket, utan även för kommuner och länsstyrelser.

Det är även viktigt att beakta hur planen bidrar till de nationella miljö kvalitetsmålen och de transportpolitiska målen uppfyllelse. Ett av dessa är det så kallade hänsynsmålet, och i det ingår dels målet om ökad hälsa och mindre ohälsa, dels målet om "Frisk luft". Målet anger att "halterna av luftföroreningar överskrider inte lågrisknivåer för cancer eller riktvärden för skydd mot sjukdomar eller påverkan på växter, djur, material och kulturföremål. Riktvärdena sätts med hänsyn till känsliga grupper". Planförslaget

innebär dels ökade trafikflöden dels kommer fler personer vistas i området för de höga halterna av NOx. Fler personer kommer därmed utsättas för höga halter över gränsen för timmedelvärde. Västra Esplanaden är en vistelseplats även för gående och cyklister, busshållplats. Planförslaget försvårar uppfyllelsen av miljömålet "Frisk luft". Då det planerade parkeringshuset kommer att medföra ökad trafik på bl.a. Västra Esplanaden kommer därmed fler personer att utsättas för skadliga halter.

Buller

Miljökonsekvensbeskrivningen anger att " Planens bebyggelsestruktur har anpassats för att möjliggöra avsteg från grundregeln 55dB(A) som riktvärde för trafikbuller. Bullerberäkningarna visar att tyst eller ljuddämpad sida kan åstadkommas mot innergårdar. Hörnlägenheter mot Ridvägen kan behöva anpassas med skärmande skyddsåtgärder eller uteplatser beroende på slutlig planlösning. Planförslaget möjliggör detta." Trafikverket har därför inga kvarstående synpunkter gällande buller för den tillkommande bebyggelsen.

Dock framgår det av planhandlingarna att ljudnivåerna vid fasad ökar för några av de befintliga lägenheterna inom fastigheten Sporren 2. Detta till följd av en etablering av bostadshus enligt planförslaget. Trafikverket förutsätter att de beräknade ljudnivåerna och dess konsekvenser för den befintliga bebyggelsen tydligare beskrivs i planhandlingarna och att planen säkerställer att ett genomförande av den inte innebär fara för människors hälsa.

Slutsats

Enligt Plan- och bygglagen ska planering och planläggning ske på ett sådant sätt att möjligheterna att uppfylla miljökvalitetsnormerna underlättas. Detta innebär att en detaljplan inte får antas om dess genomförande skulle medverka till att en miljökvalitetsnorm överträds. För att planläggning ska få genomföras får utsläppen p.g.a. detaljplanen inte ytterligare försämra läget i det berörda området.

Planförslaget kommer att medföra förändringar av trafikstrukturen och trafikflödet inom planområdet samt närområden. Nya bostäder, kontor och anläggande av ny parkeringsanläggning kommer generellt medföra ökade trafikflöden i och genom området samt leda till ökad köbildning vissa tider på dygnet. Köbildningen kan leda till förhöjda halter av främst kväveoxider under maxbelastad timme.

Parkeringshuset kommer att medföra påtagligt ökad belastning i korsning på statlig väg som redan idag är överbelastad. Detta kommer att generera ökade köer och ökade utsläpp. Trafikverket anser att detta inte är acceptabelt.

Parkeringshuset kommer även att medföra ett tillskott av trafik på Västra Esplanaden och ökade utsläpp så att det blir svårare att klara miljökvalitetsnormerna. Trafikverket anser att det är mycket olämpligt att anta en detaljplan som innebär en försämring luftmiljön.

Trafikverket anser att det föreslagna parkeringshusets allt för centrumnära lokalisering gör det svårt att skapa den avlastning av centrum och minskning av utsläppsnivåerna som kommunens parkeringsprogram avser. För att uppnå parkeringshusets intentioner behöver det ske en reell utflyttning av trafiken bortom centrumfyrkanten och Västra Esplanaden. Parkeringshusen bör på samma sätt flyttas längre från centrum.

Trafikverket har inget att erinra mot de delar av detaljplanen som omfattar bostäder, lokalgata samt centrumskapande verksamheter och kontor. Trafikverket motsätter sig detaljplanens delar som syftar till att skapa förutsättningar att bygga parkeringshus.

Kommentar

Trafikverket och kommunen för fortlöpande diskussioner kring hur trafiksignalerna i korsningen Ridvägen/Västra Esplanaden ska kunna justeras för att förbättra luftmiljön och öka framkomligheten och vissa åtgärder har genomförts. Kommunen arbetar med ett stadsutvecklingsprogram där bl.a. ombyggnation av Västra Esplanaden ingår som en del, vilket blir aktuellt när Umeåprojektet är färdigställt enligt gällande avtal mellan Umeå kommun och Trafikverket.

Inom området finns idag ett större antal allmänna parkeringsplatser samt arbetsplatsparkering på mark som genererar trafik framför allt i rusningstider. I parkeringsanläggningen som planeras kommer dessa att samlas på en plats och därmed minimera viss söktrafik i området. Uppkomsten av köbildning på lokalgator får följas upp och kan regleras över tid med lokala trafikföreskrifter vid behov. Inom planområdet överskrider ingen miljökvalitetsnorm och hälsobelastningen på grund av luftkvalitén väntas likna dem på platser med motsvarande förhållanden i Umeå.

För kommentar kring luft och buller se kommentar till Länsstyrelsens yttrande.

Försvarsmakten

Har inget att erinra mot rubricerat ärende.

NÄMNDER OCH UTSKOTT, UMEÅ KOMMUN

UKF, Kollektivtrafik

Umeå Kommunföretag- UKF- har tidigare yttrat sig över framarbetat förslag. Dessa synpunkter berör följande aspekter.

Ridvägen utgör ett viktigt stråk för den regionala kollektivtrafiken till/från Umeå centrum. Det gäller både inomkommunala linjer och flera av Landstingets stamlinjer som ansluter till Umeås centrala delar via Ridvägen. Längs vägen finns två stora och viktiga hållplatser som trafikerar resenärer till/från Umeå Företagspark, Hagaskolan, Dragonskolans gymnasium och stora arbetsplatser Väst på stan däribland Umeå kommun.

Redan idag är framkomligheten under eftermiddagen undermålig. Det finns en oro att planerad exploatering kommer att försämra framkomligheten ytterligare. Bl a beroende på en ökad trafik men också på grund av förändrad vägdragning vilken kommer att försvåra för kollektivtrafiken.

Att utforma Ridvägen med en sex meters körbana omöjliggör fortsatt trafikering med busstrafik längs Ridvägen. Stadsomvandlingen av området måste därför innehålla ett nytt funktionellt busstråk för regiontrafiken inklusive tillkommande anläggningar såsom hållplatser och eventuella anslutningsvägar. Vår bedömning är att ett nytt stråk bör löpa längs Brogatan alternativt Vännäsvägen.

Kommentar

Detaljplanen reglerar inte lokalgatans utformning i detalj. Ombyggnad av Ridvägen kan ske i takt med att behovet förändras. Inom ramen för planarbetet har diskussioner förts och utredningar tagits fram för alternativa busstråk. I diskussionerna har också framkommit att Ridvägen inte är det optimala busstråket för den regionala kollektivtrafiken långsiktigt. Under året (2016) har Umeå kommun tagit fram en nod- och linjenätsutredning. Var framtida busstråk ska gå hanteras inte inom ramen för detaljplanen.

Umeva (Vakin)

Det ska tydligt framgå under genomförandefrågor att för planens genomförande nödvändig flytt/ersättning av befintliga allmänna vatten- och avloppsanläggningar ska bekostas av exploatören. I dagvattenkapitlet bör tilläggas att dagvatten vid skyfall ska kunna avledas till Västra Esplanaden och det avvattningsstråk i Esplanaden som behöver ordnas i samband med ombyggnad av densamma.

Kommentar

Planbeskrivningen kompletteras i genomförandefrågor och i avsnittet om dagvatten i enlighet med yttrandet.

Umeå Energi

Har inget att erinra mot planförslaget.

Brandförsvar och säkerhet

Utrymningsförutsättningar från flerbostadshusen behöver beaktas utifrån den byggnadshöjd som blir aktuell. Planen anger flerbostadshus i 5-6 våningar. Vid högra byggnader, 11-23 meter, krävs höjdfordon. Eventuella körvägar/räddningsvägar och uppställningsplatser på innergårdarna för räddningstjänstens höjdfordon behöver beaktas i ett tidigt skede. Alternativet till räddningsväg och uppställningsplats är att flerbostadshus högre än 11 meter (normalt sett 4 våningar) förses med Tr2-trapphus. Brandförsvar och säkerhet förordar detta alternativ. Brandposter finns inom området.

Kommentar

Detaljplanen medger flerbostadshus i 4-5 våningar med den högre bebyggelsen ut mot Ridvägen. De nya bostadskvarteren kommer att omges av allmän plats gata vilket gör de tillgängliga för räddningstjänstens fordon. Planbeskrivningen kompletteras avseende räddningstjänstens tillgänglighet på innergårdarna.

Västerbottens Museum

Ny bebyggelse längs Ridvägen

Det är viktigt att siktlinjer och grönytor mellan f.d. sjukhusbyggnaden och regementsområdet bibehålls, vilket också konstateras i Kulturmiljöstudien. Enligt det förslag som nu föreligger tas inte hänsyn till detta eftersom byggnadskomplex placeras längs Ridvägen med endast en lite öppning emellan. Vi ser positivt på den rätvinkliga gatustrukturen samt byggnadernas placering parallellt med de f.d. stallbyggnaderna – en anpassning till regementets bebyggelsekultur – men fasaderna mot Ridvägen ger ett kompakt

och slutet intryck och blockerar sambandet mellan f.d. sjukhuset och regementsområdet. Nybebyggelsen skulle därför behöva minskas eller brytas upp i mindre enheter.

Stallarna

Att stallarna får skyddsbestämmelsen (q) som innebär rivningsförbud samt skydd mot förvanskning utvändigt är mycket positivt. Som muséet tidigare påpekat bör det utredas om det finns värden även i byggnadernas interiörer. Dessa bör i så fall också skyddas genom planbestämmelse.

Parkeringshus på nuvarande rivningstomt i norra delen av kv Muraren

Vi uppskattar att man arbetat med utformningen för att skapa god siktlinje mot regementsområdet men anser ändå att byggnadens stora volym och avvikande karaktär medför att den äldre bebyggelsen i detta och angränsande kvarter påverkas negativt.

Kommentar

Förslaget till detaljplan reglerar att fasaden mot Ridvägen ska delas upp i flera volymer, detta för att morverka att fasaderna får ett kompakt intryck. Planbestämmelsen kompletteras, enligt länsstyrelsens yttrande med att fasaden ska delas upp i flera volymer till en symmetrisk helhet. Kommunen gör bedömningen att skyddsbestämmelse som säger att stallarna ej får förvanskas utvändigt och inte får rivas är tillräcklig. För kommentar rörande siktlinjer se kommentar till Länsstyrelsens yttrande.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att tillstyrka förslaget till detaljplan som stöder Umeås utveckling, med följande tillägg:

Nämnden förordar att man i planen arbetar in ytor för odling (stadsodling) inom området.

Att förtäta centrala staden med blandad bebyggelse är en av kommunens övergripande utvecklingsstrategier som gynnar en hållbar stadsutveckling. Planen medger byggande av parkeringshus på kvarteret Muraren och är en del i det strategiska arbetet med att flytta ut arbetsplatsparkeringar från Umeå centrum till samlade anläggningar utanför stadskärnan, till förmån för kunder och boende i centrum. Även om förslaget till detaljplan medför en ökad trafikalstring i närområdet anser nämnden att planen överensstämmer med de intentioner som anges i trafik- och parkeringsstrategierna i översiktsplanen för de centrala stadsdelarna som syftar till att minska trafiken inom centrumfyrkanten.

Nämnden anser att det är viktigt att kommunen arbetar vidare för att hitta en långsiktig lösning för kollektivtrafiken. Planen beskriver inte hur kollektivtrafikens framkomlighet ska lösas och saknar därmed en genomförbar lösning för kollektivtrafiken. Förtätningen av området ger en ökad trafikalstring och köbildning i korsningen vid Västra Esplanaden, vilket ger konsekvenser som längre restider för kollektivtrafiken.

För de signalregleringar som planeras vid korsningen Västra Esplanaden och Ridvägen är det viktigt att de genomförs så att luftkvaliteten inte försämras längs Västra Esplanaden och så att kollektivtrafikens framkomlighet inte äventyras.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden är samtidigt positiv till att gång- och cykelstrukturen i området görs tydlig vad gäller kopplingen mellan Ridvägen och Bankgatan och stråket längs Nygatan. Planen innebär att Ridvägen ändras till en mer stadsmässig gata där gång- och cykeltrafik prioriteras och hastigheten för bilar dämpas.

I närområdet av planförslaget är tillgången till bostadsnära grönområden begränsad. Nämnden anser därför att mark bör avsättas för park eller grönområde i den fortsatta planeringen av programområdet Östra Dragonfältet.

Kommentar

För kommentar till yttrandet vad gäller en långsiktig lösning för kollektivtrafiken se kommentar till UKF, kollektivtrafiks yttrande. Under året som gått har förändringar i signalregleringen av korsningen Ridvägen/Västra Esplanaden genomförts. I den fortsatta planeringen av programområdet Östra Dragonfältet, inom kv Skvadronen, kommer frågan om park eller grönområde att behandlas.

Tekniska nämnden

Tekniska nämnden anser att det nya parkeringshuset ska ses som en avlastning från stadshusområdets minskade parkeringsytor för att klara arbetspendling med parkering. Ett möjligt grönt friköp kan bli aktuellt inom stadshusområdet vilket skall belasta kommande exploatör.

Ridvägen föreslås i planen få en stadsmässig utformning inom dagens gatusektion med en körbana på 6 meter vilket medför att en trafikering med kollektivtrafik inte längre är möjlig på Ridvägen. Planen beskriver inte hur kollektivtrafiken ska lösas och saknar därmed en genomförbar lösning för kollektivtrafiken.

En trafikutredning har gjorts för att beskriva konsekvenserna av att öppna Brogatan för biltrafik och samtidigt på kort sikt låta buss i linjetrafik gå där. Den visar på komplexa och kostsamma åtgärder för att möjliggöra kollektivtrafik på Brogatan. Bedömningen är att Brogatan inte är ett godtagbart alternativ vare sig gällande genomförande eller kostnadseffektivitet. För att kunna fastställa en körbanebredd om 6 meter behöver kollektivtrafikens framkomlighet i området säkerställas.

Korsningen Ridvägen/Västra Esplanaden har redan idag problem med köbildning därför kan det bli nödvändigt att vidta åtgärder på Västra Esplanaden innan Västra länken är klar trots att kommunen saknar rådighet över vägen.

Planbestämmelsen GÅNGFARTSOMRÅDE är olämplig då lagstiftningen ställer vissa utformningskrav på gångfartsområden som kan vara svåra att kombinera med övriga utformningsbestämmelser i planen.

Tekniska nämnden är positiv till att gång- och cykelstrukturen i området tydliggörs vad gäller kopplingen mellan Ridvägen och Bankgatan och stråket längs Nygatan. Planen innebär även att gång- och cykeltrafik prioriteras och hastighetsdämpande åtgärder inför.

Den här delen av Umeå centrum är fattig på gröna rekreationsområden vilket ställer högre krav på att behovet av friyta tillgodoses på egen tomtmark. I planbeskrivningen föreslås andelen friyta på gårdarna bli mindre än vad gällande översiktsplan föreskriver

och detta motiveras med att kvaliteten på friytan ska vara hög. Storleken på sammanhängande friyta på gårdarna blir också en viktig kvalitet i sig varför gårdarna inte bör kunna bebyggas med tekniska byggnader såsom miljöhus och cykelförråd.

En tydlig avgränsning på gårdarnas friyta mot den öppna ytan utmed stallarna är angeläget och ska harmonisera med omgivande byggnader. Den öppna gården mellan stallarna bedöms fortsättningsvis kunna användas för arbetsplatsparkering och in- och utfart sker som tidigare mot Ridvägen.

Kommentar

Kv Muraren har pekats ut i kommunens parkeringsprogram¹ som ett läge för en ny parkeringsanläggning för bil som ersätter arbetsplatsparkeringar i centrumfyrkanten. Parkeringshusets huvudsakliga ändamål är arbetsplatsparkering liksom de allmänna parkeringsytor som finns inom området idag.

För kommentar kring en lösning för kollektivtrafiken i området se kommentar till UKF Kollektivtrafiks yttrande. Ett fortlöpande samarbete mellan Umeå kommun och Trafikverket pågår kring åtgärder på Västra Esplanaden i form av bl a signal- och hastighetsreglering för att kunna hantera trafik- och luftsituationen.

Planbestämmelsen GÅNGFARTSOMRÅDE ändras till GATA då det visar sig att genomförandet av gångfartsområde inte går att förena med intentionerna med området. För att inte den decimerade friytan på bostadsgårdarna ska minskas ytterligare införs bestämmelse att gårdarna inte ska kunna bebyggas med tekniska byggnader såsom miljöhus och cykelförråd.

SAKÄGARE

Roland Isaksson,

Roland Isaksson anser att planeringen av Östra Dragonfältet bör föregås av en långsiktig trafikplanering. Att utnyttja Brogatan som en alternativ bussgata anses inte vara en godtagbar lösning. Han påpekar att det redan idag finns risker med bilar som backar ut i gatan från fastigheter samt konflikter med cykeltrafik som korsar Brogatan. Isaksson framhåller att Brogatan inte är planerad för busstrafik och att det skulle innebära för stora trafikrisker.

Kommentar

I samband med programmet till detaljplanen för Östra Dragonfältet gjordes en trafikutredning. Trafikutredningen belyste ett antal olika alternativ på trafiklösningar. Detaljplanen reglerar inte hur de olika lokalgatorna, bl a Brogatan, ska användas. Det regleras med lokala trafikföreskrifter. I gällande detaljplan för Brogatan² är en del av gatan planlagd för busstrafik (endast buss) med syfte att gatan ska kunna trafikeras med busstrafik men ha begränsad biltrafik. Ett tydligt syfte i översiktsplanen, fördjupning för centrala stadsdelarna, är att gående, cyklister och kollektivtrafik ska prioriteras.

¹ Parkeringsprogram, Umeå kommun 2013-08-05, fastställt i KS nov 2013

² Detaljplan för Dragonfältet, 2480K – P00/67

Brf Muraren

Utifrån nuvarande underlagsmaterial motsätter sig Brf. Muraren antagande av detaljplan för Östra Dragonfältet. Kommunen har inte på något sätt beskrivit hur man skall tillgoda nuvarande bostadsbebyggelses, nivåer/krav på godtagbar boendemiljö och hur detta skall åtgärdas på gamla byggnader. Kommunen bortser från försiktighetsprincipen vid sin bedömning av luftföroreningarnas utveckling över tid.

Kommentar

Inom planområdet överskrider ingen miljökvalitetsnorm och det förhållandet förändras inte som en konsekvens av planen. Hälsobelastningen på grund av luftkvaliteten väntas likna dem på platser med motsvarande förhållanden i Umeå. Parkeringsanläggningen i kv Muraren ska ersätta de allmänna parkeringsytor som finns på mark inom området idag samt ytterligare några. Parkeringsanläggningen samt att planen medger ett tillskott av bostäder inom området medför en ökad trafikalstring i närområdet. Tillskottet den föreslagna planen ger är litet och bidrar inte till högre halter av kvävedioxid eller nämnvärt högre bullernivåer i närområdet. Parkeringsanläggningen i kv Muraren ska byggas med en tät bullerdämpande fasad mot intilliggande bostäder vilket regleras med en bestämmelse i planen.

Brf Stallhagen 2

Brf Stallhagen 2 har den 10 september 2014 inlämnat synpunkter på förslaget till detaljplan. Dessa synpunkter kvarstår.

Prioritering av cyklisterna kräver förutom planerade cykelstråk att parkering av cyklar tillhörande lägenheterna kan ske, utan att inkräkta på friytan som enligt planen redan är något reducerad inom detta område. Det kan enligt planen krävas 330-380 cykelparkeringsplatser. Det är därför nödvändigt att cykeln jämföras med bilen och att cykeln därför får bra utrymme i garagedelen. Det ska vara både bekvämt och säkert att vid varje tillfälle, året runt, kunna komma åt sin cykel.

Kommentar

Detaljplanen medger att husen och bostadsgårdarna får byggas under med källare och garage där det finns goda förutsättningar att ordna väderskyddade cykelparkeringar. Detaljplanen kompletteras med en bestämmelse att gårdarna inte ska kunna bebyggas med tekniska byggnader såsom miljöhus och cykelförråd för att friytan inte ytterligare ska minskas.

Brf Stallhagen 1

Styrelsen för brf Stallhagen 1 vill framföra att om genomförandet av planen förutsätter en öppning av Brogatan för genomfartstrafik anser de att byggnationerna ska vänta till dess att Västra Länken är färdigbyggd samt att ytterligare luft-, buller- och trafikmätningar genomförts för att se vilka konsekvenser en sådan öppning av Brogatan får för berörda fastigheter.

Övriga synpunkter angående trafikmiljön hänvisas till vårt yttrande över ”Program till detaljplan för Östra Dragonfältet, nr BN-2013/00202, daterat 2014-02-27.

Kommentar

I samband med programmet till detaljplanen för Östra Dragonfältet gjordes en trafikutredning. Trafikutredningen belyste ett antal olika alternativ på trafiklösningar. I trafikutredningen framkom att ett öppnande av Brogatan för biltrafik skulle bidra till ökade valmöjligheter för biltrafiken i närområdet. Föreliggande förslag till detaljplan reglerar inte hur de olika lokalgatorna, bl a Brogatan, ska användas. Det regleras med lokala trafikföreskrifter. I gällande detaljplan för Brogatan³ är en del av gatan planlagd för busstrafik (endast buss) med syfte att gatan ska kunna trafikeras med busstrafik men ha begränsad biltrafik. Ett tydligt syfte i översiktsplanen, fördjupning för centrala stadsdelarna, är att gående, cyklister och kollektivtrafik ska prioriteras.

Roland och Birgitta Lundkvist

Har i sitt yttrande beskrivit en rad nackdelar rörande portiken i Ridhusgatans förlängning intill förskolan i kv Spiltan.

Kommentar

Detaljplanering gör bedömningen att det här yttrandet hör till detaljplanen för kv Spiltan, PLA 12-21, och inte till rubricerad detaljplan.

ORGANISATIONER

Föreningen för Byggnadskultur i Umeå

Föreningen för Byggnadskultur i Umeå noterar med tillfredsställelse att de två tidigare stallarna förses med en skyddsbestämmelse som anger att de inte får rivas. Föreningen anser även att den tidigare vagnboden bör förses med en liknande skyddsbestämmelse. De föreslår att det norra kvarteret som är planerat för bostadskvarter, där f.d. vagnboden ligger undantas från exploatering.

Inför den fortsatta planeringen av kvarteret Dragonen är det av stor vikt att nya byggnader utformas så att områdets gamla karaktär av gammalt regementsområde bibehålls. Alltför stora och höga nya byggnader, nära de gamla regementsbyggnaderna, riskerar att reducera upplevelsen av områdets historia. Det är heller inte försvarbart att medvetet åsidosätta översiktsplanens riktlinjer för friyta på kvartersmark.

Föreningen instämmer i de synpunkter som har framförts av Brf stallhagen 2 under samrådsskedet; att den planerade nybebyggelsen (med 5-våningars hus) är alltför hög för att passa in i K4-områdets kulturhistoriska miljö. Om man minskar antalet lägenheter och sänker bostadshusen men en våning eller två så skapar man en trivsammare bostadsmiljö (och undviker ett åsidosättande av kulturmiljöstudiens intentioner).

Det är viktigt att ta fasta på kulturmiljöstudiens formulering: "Där regementskaraktären ska råda behöver man arbeta med samma typ av volymer som de befintliga, i samma rätvinklighet och låta en konsekvent tanke styra byggnadshöjden."

³ Detaljplan för Dragonfältet, 2480K – P00/67

Föreningen har inget att erinra i sig mot att ett parkeringshus uppförs på kvarteret Mura-
ren. Vi vill däremot understryka vikten av att byggnaden utformas på ett sätt harmonie-
rar med omgivande trähusbebyggelse.

Kommentar

Kommunen har ett tydligt mål att förtäta med bostäder centralt i Umeå som också besk-
rivs i översiktsplanen. Bedömningen har gjorts att den tidigare vagnboden inte har
samma betydelse och kulturhistoriska värde som de tidigare stallarna som i planen för-
ses med skyddsbestämmelser. Den planerade bostadsbebyggelsens volymer har stude-
rats under planprocessen. Planen medger bostadshus i fem våningar närmast Ridvägen
och i fyra våningar närmast stallarna vilket höjdmässigt motsvarar bebyggelse i anslut-
ning till och på regementsområdet och på det övriga Dragonfältet. Den planerade be-
byggelsens placering, uttryck och utformning regleras i planen genom t.ex. reglering av
material, utförande och färgsättning för att den ska kunna samspela med regementsom-
rådets bebyggelse.

Ändringar efter granskning

Planhandlingarna ändras på följande punkter:

Plankartan

- Byggrätter för bostäder utmed Ridvägen får en utformningsbestämmelse, f_2 , minst hälften av bostadsrummen i varje lägenhet ska orienteras mot en ljuddämpad sida.
- Användningsbestämmelsen LOKALGATA ersätts med användningen GATA och omfattar även gator kring de nya bostadskvarteren.
- Området kring bostadskvarteren och närmast tidigare stallbyggnad får en egen-
skapsbestämmelse, gångfart.
- Bestämmelsen f_1 kompletteras med skrivningen ...till en symmetrisk helhet.
- Utformningsbestämmelse, f_3 införs för bostadshus, från fasadliv utskjutande och
inglasade balkonger tillåts endast mot gård.
- Bestämmelsen n_1 justeras med skrivningen, Tydlig avgränsning ska finnas mot
gata i form av staket av svart metall.
- Bestämmelsen om begränsning av markens bebyggande kompletteras med att
komplementbyggnad får inte uppföras.

Planbeskrivningen kompletteras

- med ändrad beskrivning kring gatan
- med en skrivning kring balkonger
- i genomförandedelen och i avsnittet om dagvatten i enlighet med Vakins ytt-
rande
- avseende räddningstjänstens tillgänglighet på innergårdarna

SAMMANFATTNING

Detaljplanering föreslår att planhandlingarna revideras enligt ovan och att byggnads-
nämnden föreslås godkänna den reviderade detaljplanen och överlämna den till kom-
munfullmäktige för antagande.

Kvarstående synpunkter

Berörda och sakägare, (underrättelse med besvärshänvisning):

- [Förslaget] är ett förslag till detaljplan för [område] i [kommun] som innebär att [beskrivning av förslaget] och som har följande konsekvenser för [område] och [kommun]:
- [Förslaget] innebär att [beskrivning av konsekvenserna] och som har följande konsekvenser för [område] och [kommun]:
- [Förslaget] innebär att [beskrivning av konsekvenserna] och som har följande konsekvenser för [område] och [kommun]:
- [Förslaget] innebär att [beskrivning av konsekvenserna] och som har följande konsekvenser för [område] och [kommun]:

Övriga berörda, (underrättelse):

- [Förslaget] är ett förslag till detaljplan för [område] i [kommun] som innebär att [beskrivning av förslaget] och som har följande konsekvenser för [område] och [kommun]:

Detaljplanering, Umeå kommun december 2016

Magdalena Blomquist
Planchef

Tomas Strömberg
Stadsarkitekt



Samrådsredogörelse

Diarienummer: BN-2013/00202

Datum: 2015-05-28

Handläggare: Magdalena
Blomquist

Detaljplan för Östra Dragonfältet, Umeå 5:1 m fl Väst på stan, Umeå kommun, Västerbottens län

Ett förslag till detaljplan för Östra Dragonfältet har upprättats av Umeå kommun, Detaljplanering under augusti 2014. Syftet med detaljplanen är att skapa planmässiga förutsättningar för ny kvartersbebyggelse i form av bostäder, ombyggnad av lokalgata samt en parkeringsanläggning. Ett syfte med detaljplanen är också att säkerställa gång- och cykelstrukturen och dess kopplingar till omgivande delar av staden. Syftet är också att ge kulturhistoriskt värdefulla byggnader och miljöer ett formellt skydd.

Planen handläggs med s.k. normalt planförfarande och har varit föremål för samråd under tiden 2014-08-20 – 2014-09-12. Sakägare, statliga och kommunala instanser, föreningar m.fl. har getts möjlighet att lämna synpunkter på förslaget. Följande skriftliga synpunkter har inkommit under samrådet:

Sammanfattande kommentar;

Då flera av de inkomna yttrandena behandlar liknande frågor sammanfattas kommunens bemötande av de frågorna i den här kommentaren.

Buller: Efter att planförslaget har varit ute på samråd har regeringen beslutat om en förordning som innehåller nya riktvärden för utomhusbuller. De nya riktvärdena träder i kraft den 1 juni 2015. I enlighet med dialog med länsstyrelsen efter samrådet tas planbestämmelsen ang buller bort från plankartan då den efter förordningens ikraftträdande innebär en dubbelreglering.

Efter samrådet har bullerutredningen kompletterats i enlighet med länsstyrelsens yttrande med beräkningar av bullernivåerna utan planerad bebyggelse i kv Skvadronen samt exempel på hur bullret kan skärmass så att riktvärdena för utomhusbuller uppnås på den bullerdämpade sidan av bebyggelsen. Avsnitt ang buller planbeskrivning och miljökonsekvensbeskrivning kompletteras.

Miljökvalitetsnormer för luft: Efter samrådet har en översiktlig känslighetsanalys har genomförts som komplettering till tidigare utredningar av luftsituationen längs Västra Esplanaden och planförslagets påverkan. Känslighetsanalysen syftar till att belysa hur luftsituationen kan komma att påverkas fram till prognosåret 2020. För att illustrera de situationer som kan inträffa (fram till dess) har beräkningar anpassats för att avse en prognos för omkring år 2017.

Av känslighetsanalysen framgår att år 2017, med relativt stor säkerhet, kan komma att innehålla fortsatta överskridanden av miljökvalitetsnormer för kvävedioxid (dygn och timme) och partiklar längs Västra Esplanaden. Om ett vädermässigt gynnsamt år inträffar kan årsmedelvärde komma att klaras även år 2017 liksom för år 2020. Det framgår

också att vid ogynnsamma väderleksförhållanden kan enstaka överskridanden inträffa även efter år 2020 om trafikbelastningen kvarstår vid samma prognos som i känslighetsanalysen. Analysen visar att klimatet fortsatt är en mycket stor påverkansfaktor avseende variationen i luftkvaliteten längs V Esplanaden varför trafiken och dess egenskaper/ sammansättning förblir den enda möjliga regulatören för luftkvaliteten. Analysen visar också på att den trafikalstring som planförslaget medför är litet, mindre än $1 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

Känslighetsanalysen läggs till som en bilaga till miljökonsekvensbeskrivningen och planbeskrivningen kompletteras med sammanfattning och slutsatser. Analysen har inte föranlett någon ändring av planförslaget.

LÄNSSTYRELSEN

Har inkommit med ett yttrande enligt nedan.

Överprövningsgrunder enligt 11 kap PBL

Buller

Av planbestämmelserna framgår att de nya bostäderna ska utformas med tyst eller ljud-dämpad sida enligt Boverkets föreskrifter och allmänna råd. Då bullerberäkningarna visar att en dygnsekvivalent ljudnivå lägre än 45 dB(A) (Tyst sida) eller mellan 45-50 dB(A) (Ljuddämpad sida) inte kan klaras utmed hela fasaden måste planbestämmelsen formuleras om. Länsstyrelsen föreslår att planbestämmelsen avseende buller formuleras enligt följande;

Om ljudnivån vidfasad överstiger 55dBA ska minst hälften av bostadsrummen i varje lägenhet samt uteplats vara placerade åt en sida där dygnsekvivalent ljudnivå inte överstiger 55 dBA. Maximalnivån ska vara under 70dB(A).

Av Boverkets allmänna råd framgår att den fasad som ovan har omnämnts inte får överstiga 55 dB(A) inte heller får utsättas för högre maximalnivåer än 70 dB(A). Bullerberäkningen visar att maximalnivån från spårtrafik utmed delar av berörd fasad överstiger 70 dB(A). Länsstyrelsen förväntar sig att planen utformas på ett sådant sätt att ett underskridande av 70 dB(A) säkerställs.

I bullerberäkningen har en förutsättning varit att kvarteret Skvadronen har bebyggt med ytterligare bebyggelse. Då någon detaljplan som möjliggör detta ännu inte är framtagen, anser länsstyrelsen att det i planhandlingarna även ska finnas en bullerberäkning som redovisar nivåerna då kvarteret skvadronen är bebyggt som idag.

Miljökvalitetsnormer för luft

Enligt beräkningarna som är genomförda så klaras miljökvalitetsnormer inom det aktuella planområdet men risk finns att de prognosåret 2020, som följd av planförslaget, överskrids utmed Västra Esplanaden. Ambitionen bör vara att klara miljökvalitetsnormen på Västra Esplanaden så fort som möjligt. Halten NO_2 bör minska kontinuerligt tills miljökvalitetsnormerna klaras utan tillfälliga perioder med högre halter. Det framgår inte av planhandlingarna om det förväntas bli så. Däremot anges en prognos för 2020 då miljökvalitetsnormen för NO_2 förväntas underskridas. Överskridanden har nu pågått under många år och det är därför mer intressant att veta vilket år miljökvalitetsnormerna kommer att klaras. Att ange 2020 som riktmärke gynnar inte processen att nå dit.

Länsstyrelsen har gjort bedömningen att miljömålet *Frisk luft* inte klaras inom en generation i Västerbottens län. Det bedöms inte heller nås med hittills beslutade styrmedel och åtgärder (till mållåret 2020). Ur detta perspektiv är det viktigt att det görs en bedömning om hur detaljplanen påverkar möjligheten att uppnå miljömålet *Frisk luft*. Texten under avsnitt 5.2 i miljöbedömningen beskriver endast de fysiska förändringarna i området. Det skulle behövas en tydligare beskrivning av hur genomförandet av planen kommer påverka möjligheterna att arbeta mot att nå miljömålet *Frisk luft*. Kommer det fördröja denna process eller snabba på den?

Kulturmiljö

Detaljplaneförslaget ligger inom riksintressets värdekärna nr 5. Länsstyrelsen är mycket positiv till att de södra stallarna skyddas genom en q-bestämmelse och att de kan bevaras för framtiden och användas för nya verksamheter.

Det hade varit bra om den utförda kulturmiljöstudien mer hade utgått från RAÄ:s handbok (2014-06-23) för kulturmiljövårdens riksintressen eftersom denna kommer att fungera som en likare i landet vid bedömningen av inverkan på riksintressemiljöer.

Kommunerna ska redovisa hur de avser att tillgodose riksintressen i en aktuell översiktsplan. Genom den fördjupade översiktsplanen för centrala stan har kommunen gjort detta, bland annat genom att uttala att tillkommande bebyggelse inte får reducera äldre befintliga byggnaders värde. Enligt riksintressebeskrivningen från 2009, som utarbetats av Länsstyrelsen i samarbete med Umeå kommun, är risken för påtaglig skada av riksintresset störst inom och i anslutning till riksintressets värdekärnor. Den berörda värdekärnan har ur kulturmiljösynpunkt förändrats negativt under senare år. De enskilda förändringarna har, var och en för sig, inte bedömts orsaka påtaglig skada av riksintresset, men de innebär att ytterligare förändringar måste behandlas mer restriktivt (den sammanlagda/kumulativa effekten).

Detaljplaneförslaget innebär kompletteringsbebyggelse i stora volymer och med hushöjder i 4-5 våningar samt rivning av en kulturhistoriskt värdefull byggnad. Länsstyrelsen är positiv till att området kan bebyggas med bostäder i detta centrumnära läge. Planförslaget måste dock anpassas så att tillkommande exploatering/bebyggelse uppförs i samklang med riksintressebeskrivningen och värdekärnans karakteristiska drag.

I det här området kan mycket väl samspelet mellan den historiska miljön och tillkommande bebyggelse utvecklas så att värdekärnans spegling av "regementsstaden Umeå" står fram på ett nytt sätt och tydliggörs för allmänheten. Utmaningen blir att vända synsättet "att förhindra skada" på riksintresset till "att komplettera och förstärka riksintresset".

Övrigt

Skola

De gestaltningskrav som ställs på utemiljön i anslutning till f.d. stallarna bedöms svåra att förena med de utformningskrav som finns på yngre barns skolutemiljö. Förslagvis så regleras det i planen vilka årskurser som kan etableras inom området.

Kommentar

För kommentarer kring buller och luft se sammanfattande kommentar.

Efter samrådet har en dialog mellan kommunen och länsstyrelsen förts angående planförslagets utformning i förhållande till kulturmiljön. Till detaljplanen har en kulturmiljöstudie tagits fram som behandlar detaljplanens konsekvenser avseende kulturmiljön och de stadsbildaaspekter som har koppling till kulturmiljön. Kulturmiljöstudien togs fram innan RAÄ:s handbok gavs ut och därmed behåller studien sin form även fortsättningsvis i planärendet.

Planen har efter samråd med länsantikvarie kompletterats med ytterligare utformningsbestämmelser för att den tillkommande bebyggelsen ska kunna uppföras som ett komplement till kulturmiljön och dess karaktäristiska drag. Ett genomförande av planförslaget ökar andelen människor som bor och verkar i kulturmiljöns närområde och kan ta del av den.

Användningsbestämmelsen **S**, skola, tas bort för de gamla stallbyggnaderna i plankartan och även avsnitten kring den användningen i planbeskrivningen.

MYNDIGHETER

Trafikverket

Trafikverket har tagit emot remissen gällande detaljplan för Östra Dragonfältet, Umeå 5:1 m.fl. Väst på stan. Trafikverket har tidigare yttrat sig i samband med planprogrammets remiss (TRV 2014/8454).

Trafiksituationen på Västra Esplanaden, väg 503

Trafikutredningen belyser att trafiksituationen vid korsningen Ridvägen/Västra Esplanaden redan idag är ansträngd och med föreslagen bebyggelse kommer korsningens kapacitet inte att klaras, vilket medför betydande ökning av köer. De åtgärder som föreslås är justering av trafiksignaler och åtgärder som generellt minskar trafikflödet. Trafikverket är mycket kritisk till att planerad bebyggelse medför försämringar av trafiksituationen på Västra Esplanaden. Trafikverket instämmer i trafikutredningens konstaterande att "inga nya verksamheter som genererar trafik bör få tillkomma inom utredningsområdet innan köbildning i korsningen och trafikflödet på Västra Esplanaden har minskats med motsvarande mängd som de tillkommande verksamheterna förväntas generera".

Trafikverket för redan diskussioner med Umeå kommun om hur trafiksignalerna ska justeras för att förbättra luftmiljön och för att öka framkomligheten för busstrafiken. Trafikutredningens förslag om att öka framkomligheten för trafik från sidogatorna gör denna avvägning än mer komplicerad och de olika intressena riskerar att motverka varandra. Justeringen av trafiksignalerna kommer inte att kunna tillgodose alla anspråk och mål om förbättrad luftmiljö, förbättrad framkomlighet för busstrafik och förbättrad framkomlighet från sidogator. En justering av trafiksignalerna för att underlätta för trafik från sidogatorna skulle sannolikt medföra en försämring för busstrafiken längs Västra Esplanaden. Sammantaget pekar detta på att den fortsatta planeringen för kommande ombyggnationer av Västra Esplanaden är angelägen.

Effekter på busstrafiken

Trafikutredningen konstaterar att "med ökade köer i korsningen och på Ridvägen så är risken för längre restider för kollektivtrafiken uppenbar" och då "blir konsekvensen att restiden ökar, att tillförlitligheten blir sämre och att bussens konkurrenskraft gentemot bilen minskar".

Trafikverket instämmer att risken för negativa konsekvenser för busstrafiken är uppenbar. En försämring av busstrafikens framkomlighet och minska attraktivitet kommer sannolikt ytterligare försvåra arbetet med förbättrad luftmiljö.

Luftmiljö

Den planerade bebyggelsen innebär en betydande ökning av trafiken och därmed även ett tillskott till utsläppen av kväveoxid och partiklar. Trafikverket är kritisk till planering som innebär en påtaglig ökning av utsläpp och försvårar arbetet med att klara miljökvalitetsnormen. Trots att ambitionen är att förtätning och utflyttning av parkeringar till mer tangerande lägen, på lång sikt ska leda till en förbättring av luftmiljön finns det en påtaglig risk att den föreslagna planeringen medför en försämring i närtid.

Trafikverket anser att planeringen bör utgå ifrån försiktighetsprincipen. Prognosen för luftmiljön baseras på antagandet om att fordonsflottan på sex år kommer att utvecklas så att miljökvalitetsnormerna för kväveoxid förutsätts klaras. Även om fordonen på den tiden kommer att förbättras och kraven skärpas så torde det råda stora osäkerheter kring antagandena om hur stor del av fordonsflottan som lokalt faktiskt är utbytt på så pass kort tidsperiod. Ytterligare en osäkerhetsfaktor är andelen dieseldrivna fordon i fordonsflottan.

Luftutredningen redovisar ett nuläge och en prognos för 2020 med planerad bebyggelse. Utredningen redovisar inget nollalternativ och inte heller effekterna i närtid, vilket gör att enbart effekterna av den planerade bebyggelsen inte går att utläsa. Trafikverket efterfrågar därför en komplettering av luftutredningen där den planerade bebyggelsens effekter på nuläget redovisas samt nollalternativ med en framskrivning av trafiksituationen med dagens bebyggelse och en beskrivning av effekterna på de långsiktiga möjligheterna att uppfylla mål och gränsvärden. För att beskriva de långsiktiga effekterna bör en prognos för 2030 övervägas, där både ett nollalternativ och utbyggnadsalternativ redovisas.

Prognoserna som ligger till grund för trafikutredningen och luftmiljöutredningen baseras på antagandet om att Västra länken kommer att byggas. Trafikverket har i dagsläget inte ett lagakraftvunnet beslut på att inleda bygget av Västra länken. Det bör även redovisas den planerade bebyggelsens effekter på trafiksituationen och luftmiljön utifrån förutsättningen att Västra länken inte byggs.

Miljökvalitetsnormer (MKN) för luft som finns för skydd för människors hälsa ska följas vid planering av ny bebyggelse för att uppnå en god luftkvalitet. Kommunen är planerande myndighet och ansvarar för att tillgodose gällande normer. Om någon form av skada, olägenhet eller behov av utredning och skyddsåtgärd uppkommer för att ny bebyggelse hamnar alltför nära befintliga kommunikationsanläggningar trots Trafikverkets yttrande om avrådan av exploatering, så kan Trafikverket åberopa civilrättsliga regler om skadestånd gentemot kommunen för de kostnader som drabbar Trafikverket.

Buller

Den planerade bebyggelsen utsätts för buller från väg och järnväg. Järnvägen utgör riksintresse för kommunikationer. Bebyggelsen planeras utifrån avsteg från gällande riktvärden enligt Boverkets allmänna råd. Det är viktigt att i tydliga planbestämmelser säkerställa att hälften av boningsrummen i varje lägenhet placeras mot en ljuddämpad sida.

Bullerberäkningarna är gjorda med framtida byggnader mot Västra Esplanaden som skärm mot bebyggelsen i denna plan. För dessa byggnader finns ingen gällande plan. Trafikverket är mycket kritiskt till att bullerberäkningarna genomförs utifrån ett önskeläge och inte utifrån dagens kända och beslutade förutsättningar. En reviderad bullerberäkning bör göras innan planen beslutas.

De riktvärden som finns för trafikbuller och som anges i regeringens proposition 1996/97:53 ska följas vid planering av ny bebyggelse för att uppnå en god boendemiljö. Kommunen är planerande myndighet och kan i vissa lägen och under vissa förutsättningar göra avsteg från gällande riktvärden för trafikbuller. Trafikverket anser det vara acceptabelt så länge en god boendemiljö fortfarande kan uppnås. Om avsteg från riktvärdena tillämpas anser Trafikverket dessutom att kommunen ansvarar för eventuella bullerstörningar i framtiden. Om Trafikverket drabbas av kostnader till följd av kommunens planering eller bristande uppföljning av planering kommer Trafikverket att överväga att ställa skadeståndsanspråk på kommunen.

Hälsa

De planerade bostäderna kommer att innebära en boendemiljö där de boende utsätts för både omfattande buller och en dålig luftmiljö. Trafikverket anser att de samlade hälsokonsekvenserna av förslaget inte är tillräckligt belysa. Det är viktigt att inte enbart fokusera på gräns- och riktvärden utan även belysa effekterna på staden som boendemiljö.

Flyg

Planområdet ligger inom Umeå flygplats höjdstrektionsområde, vilket innebär att ingen byggnad eller tekniska anordningar på byggnad får bli högre än 52,4 meter över havsnivån. Arbetet med byggkranar under byggskedet kan utgöra ett flygsäkerhetshinder och kräver därför samordning med Umeå airport.

Sammanfattning

Sammantaget bedömer Trafikverket att den planerade bebyggelsen som föreslås i detaljplanen kommer att få betydande negativa konsekvenser för trafiksituationen på väg 503 Västra Esplanaden med ökad trafik och ökade köer. Detta kommer att medföra försämringar för busstrafiken samt försämringar för luftmiljön. Det går inte att utesluta att detaljplanens bebyggelse och dess trafikeffekter i närtid kommer att medföra en försämring av luftmiljön och försvära möjligheterna att klara miljö kvalitetsnormerna på Västra Esplanaden. Trafikverket anser att det är olämpligt att planera nya bostäder i en miljö där människor exponeras av både bristande luftkvalitet och betydande buller. Trafikverket kritisk till att planerad verksamhet sannolikt leder till försämringar i närtid trots att de är en del i kommunens arbete med att förbättra luftmiljön i centrum på sikt. Utifrån nuvarande underlagsmaterial motsätter sig Trafikverket antagande av detaljplanen.

Kommentar

För kommentarer kring buller och luft se sammanfattande kommentar.

Efter samrådet har en kompletterande trafikutredning genomförts, i samarbete med UKF kollektivtrafik, för att belysa alternativ väg för de bussar som idag trafikerar Ridvägen. Ridvägen som bussgata är ingen långsiktig lösning och de alternativ som har diskuterats är att bussar istället korsar Västra Esplanaden på Skolgatan som redan är prioriterad för busstrafik eller att busstrafiken går längs Vännäsvägen/väg 507. Planbeskrivningen kompletteras med en skrivning kring detta.

Trafikverket och kommunen för, som nämns i yttrandet, diskussioner kring hur trafiksignalerna i korsningen Ridvägen/Västra Esplanaden ska kunna justeras för att förbättra luftmiljön och öka framkomligheten för busstrafiken. Under sensommaren 2015 kommer justeringar att prövas för att öka framkomligheten för trafik från sidogatorna.

Kommunen instämmer i att en ombyggnation av Västra Esplanaden är angelägen vilket blir aktuellt när Umeåprojektet är färdigställt enligt gällande avtal mellan Umeå kommun och Trafikverket.

Inom planområdet överskrider ingen miljökvalitetsnorm och hälsobelastningen på grund av luftkvaliteten väntas likna dem på platser med motsvarande förhållanden i Umeå.

Planbeskrivningen kompletteras med ett avsnitt ang Umeå flygplats höjdstriktionsområde och åtgärder med anledning av detta under byggskedet.

NÄMNDER OCH UTSKOTT, UMEÅ KOMMUN

Näringslivs- och planeringsutskottet

Näringslivs- och planeringsutskottet beslutar att tillstyrka att planförslaget förs vidare i planprocessen med beaktande av yttrandet.

Ärendebeskrivning

Planområdet ligger i anslutning till Ridvägen och omfattas av Översiktsplan Umeå kommun- Fördjupning för de centrala stadsdelarna. Syftet är att skapa planmässiga förutsättningar för ny kvartersbebyggelse, ombyggnad lokalgata samt en parkeringsanläggning liksom exempelvis säkerställa gc-struktur och ge kulturhistoriskt värdefulla byggnader formellt skydd.

Det är generellt positivt att detta område kompletteras med hyresrätter med tanke på den stora volym bostadsrätter som finns i närheten. Planen bör tydligare redovisa allmän platsmark såsom lokalgata och gångfartsområde och hur de ska disponeras och utformas. Det kan bli missvisande om illustrationen i plankartan inte är realistisk att genomföra. När det gäller biltrafiklösningarna kan det poängteras att det kommer bli nödvändigt att vidta åtgärder på Västra Esplanaden innan Västra länken är på plats trots att kommunen saknar rådighet över vägen.

Omdaningen av stadshusområdet har inneburit att tillfällig bilparkering anlagts vid det rivna djursjukhuset. Den nu aktuella detaljplanen möjliggör denna tillfälliga parkering. Indirekt påverkar sålunda detaljplanen stadshusområdets tillgång till parkering. Det är därför viktigt att stadshusområdets långsiktiga parkeringsbehov klarläggs och att ev. konsekvenser i form av parkeringsköp hanteras av kommunen på samma sätt som för andra fastighetsägare.

Yttrandet har tagits fram av planeringsenheten och mark och exploatering i samverkan och bedömningen är att planen är överensstämmande med översiktsplanens intentioner. Antagande av planen kan prövas av byggnadsnämnden inom ramen för gällande delegation.

Kommentar

Planbeskrivningen kompletteras med en tydligare beskrivning av hur allmän plats/ gata kan disponeras och utformas. Illustrationerna kompletteras så att de bättre överens-

stämmer med planens utformning. Efter samrådet har stadshusets långsiktiga parkeringsbehov utretts och hanteras i samband med ombyggnadsprojektet av stadshuset.

Miljö- och hälsoskydd

Miljö- och hälsoskydd tillstyrker huvuddelen av planens syften och inriktning. Bostäder och centrumskapande verksamhet samt parkeringsplatser som ersätter arbetsplatsparkeringar i centrumfyrkanten stödjer Umeås utveckling. Det är också bra med förbättringar av cykelstråk och ambitionen att spara befintliga träd.

Vi lämnar följande synpunkter inför det fortsatta planarbetet;

Trafik och luftkvalitet

Trafikutredningen visar att det krävs åtgärder för att minska köbildning i korsningen Ridvägen/ Västra esplanaden innan nya exploateringar görs som ökar trafikmängden på Ridvägen ut mot korsningen. Miljö- och hälsoskydd bedömer, med stöd i trafikutredningen, att *inga nya verksamheter som genererar trafik bör få tillkomma inom utredningsområdet innan köbildning i korsningen och trafikflödet på Västra esplanaden har minskats med motsvarande mängd som de tillkommande verksamheterna väntas generera.*

Den akuta orsaken är att ett nytt parkeringshus och/eller ytterligare trafik som alstras av planen skapar kraftigt växande köbildning under högrafiktimmarna. Trafiksituationen kan också påverka luftkvaliteten runt korsningen och på Västra esplanaden på kort och medellång sikt. Samtidigt bör åtgärder för ökad framkomlighet i korsningen inte försämra framkomligheten för bussar på kollektivtrafikens stomstråk mot Ersboda.

Skola

Skolor och förskolor ska enligt fördjupningen av översiktsplan för centrala stadsdelarna planeras och placeras utifrån barn och ungdomars behov av en trygg, utvecklande och hälsosam miljö för såväl inomhus- som utomhusaktiviteter. Nuvarande kapacitet och kommande behov av för- och grundskolelokaler samt behovet av friytor med koppling till dessa ska utredas. I en sådan utredning bör transportbehovet och barns rörelsefrihet i stadsmiljön vägas in. Skolor och förskolor bör placeras där luftkvaliteten är god.

Mot bakgrund av riktlinjerna i översiktsplanen anser Miljö- och hälsoskydd att skolor och förskolor medvetet bör förläggas till platser som på bästa sätt uppfyller kriterierna ovan. Kommunen behöver utreda frågorna i ett sammanhang får att med den grunden skapa planföresättningar får bra lokaliseringar som en del av arbetet för en hållbar stad.

Kommentar

Åtgärder är planerade för att minska köbildningen i korsningen Ridvägen/Västra Esplanaden och kommer att prövas under hösten 2015. För kommentarer kring buller och luft se sammanfattande kommentar i samrådsredogörelsens inledning.

Användningsbestämmelsen **S**, skola, tas bort för de gamla stallbyggnaderna i plankartan och även avsnitten kring den användningen i planbeskrivningen.

Umeå kommunföretag AB, Kollektivtrafik

Umeå Kommunföretag - UKF- vill framföra följande synpunkter på detaljplaneförslaget. Ridvägen utgör ett viktigt stråk för den regionala kollektivtrafiken till/från Umeå centrum. Det gäller både inomkommunala linjer och flera av Landstingets stamlinjer

som ansluter till Umeås centrala delar via Ridvägen. Längs vägen finns två stora och viktiga hållplatser som trafikerar resenärer till/från Umestans Företagspark, Hagaskolan, Dragonskolans gymnasium och stora arbetsplatser Väst på stan däribland Umeå kommun.

Redan idag är framkomligheten under eftermiddagen undermålig. Det finns en oro att planerad exploatering kommer att försämra framkomligheten ytterligare. Bl a beroende på en ökad trafik men också på grund av förändrad vägdragning vilken kommer att försvåra för kollektivtrafiken.

I detaljplaneförslaget redovisas att fler av korsningspunkterna kommer att göras snävare vilket kommer att påverka kollektivtrafiken negativt. Upphöjda ytor föreslås där cykelbron landar i Ridvägen och i T-korsningen Ridvägen/Västra Norrlandsgatan. Cykelbron ges en ny sträckning rakt över Ridvägen. Avslutningsvis anges att planerade bostäder och parkeringshus kommer att medföra ökad trafik i korsningen Västra Esplanaden/Ridvägen vilket gör att korsningen skulle blir kraftigt överbelastad.

Samtidigt anges att Ridvägen utformas så att kollektivtrafiken även i fortsättningen har god kollektivtrafik. Ovanstående slutsatser - hämtade från skrivningar detaljplaneförslaget - känns inte logiska. Umeå kommunföretag anser därför att detaljplaneförslaget skall kompletteras med en helhetslösning som åtminstone medför att kollektivtrafikens framkomlighet bibehålls genom det berörda planområdet.

Om dessa behov inte kan tillgodoses är det en uppenbar risk att körtiderna behöver förlängas och att fler fordon behövs för att upprätthålla tidtabellen. Kostnader som kommer att drabba både Umeå kommun och Landstinget. Vi finner det avslutningsvis märkligt att Umeå Kommunföretag inte givits möjlighet att delta i den arbetsgrupp som framarbetat förslaget.

Kommentar

Efter samrådet har en utredning genomförts för att bl a belysa alternativet att busstrafiken går via Brogatan-Skolgatan till Västra Esplanaden med ett nytt hållplatsläge vid Brogatan norra del, istället för att som idag gå via Ridvägen. Utredningen visar att om de busslinjer som idag trafikerar Ridvägen skulle flyttas till Brogatan skulle det ge en mer förutsägbar restid för busstrafiken. Syftet med omdaning av Ridvägen enligt planförslaget är att åstadkomma en mer stadsmässig gata där gång- och cykeltrafik prioriteras och hastigheten på biltrafiken dämpas.

Fastighet

Umeå kommun, fastighet, har synpunkter på detaljplanen för Östra Dragonfältet. Synpunkterna handlar kort om;

1. Brist på parkeringsplatser på stadshusområdet

Stadshusområdet har innan genomförande av detaljplan 480 parkeringsplatser att disponera för besökare, tjänstebilar och anställda. När den nya detaljplanen genomförs, omdisponeras 230 parkeringsplatser till mark för bostäder, gång- och cykelväg och gångfartsområde. Då återstår 250 parkeringsplatser för tjänstefordon, anställda och besökare. För anställda på stadshusområdet (februari 2015 - 864 arbetsplatser) återstår 178 platser.

När det gäller stadshusområdets parkeringsbehov så förutsätts att det kan räknas samman parkeringsmöjligheter på två fastigheter, Dragonen 1 och Umeå 5:1, som båda ingår i stadshusområdet. Det här innebär en brist på parkeringsplatser enligt parkeringsnormen. Bristen kan lösas genom Gröna friköp. Gröna friköp innefattar ett flertal åtgärder såsom stöd för att förändra trafikvanor, anordnande av duschrum på arbetsplatsen för att underlätta att anställda tar cykel till jobbet mm.

Det finns även en sanktionsavgift som fastighetsägare som inte uppfyller parkeringsnormen ska betala. I det här fallet uppgår den till nästan 18 mkr.

- Detaljplanen anger att det är exploatören som svarar för alla exploateringskostnader. Eftersom det här är en kostnad som uppkommer i och med exploatering av området bör kostnaden för gröna friköp hänskjutas till exploatören.

I detaljplanen anges att parkeringshuset på Muraren inte utgör ett tillskott av parkeringsplatser utan ersätter parkeringsplatser i centrumfyrkanten.

- Fastighet menar att parkeringshuset även bör ersätta de normenliga parkeringsplatser som försvinner i och med exploatering av Östra Dragonfältet.

2. Synpunkter på uppgifter i underlag

Trafikutredning

- Kap 2.7. sid 5

Antalet arbetsplatser på stadshusområdet är 864 st (februari 2015) inte 300-400 st.

- Genererad trafik från p-huset... sid 20

I beräkningarna på trafikflöden är inte det faktum att stadshusområdets största parkeringsplats (mellan stallarna) har tillfart via Hovrättsgatan beaktad.

- En dryg fördubbling av antalet arbetsplatser kan påverka trafikflöden, köbildningar mm. Hur trafikbelastning och köbildning blir på Hovrättsgatan under tider när många ska hämta/lämna bil i parkeringshus och parkering mellan stallarna bör därför utredas.

Kvalitetsprogram. Sid 11.

- Befintliga byggnader. Sid 11

Det står att stallarna har skivtäkt svartmålat plåttak. Ett av stallarna har skivtäkt plåttak och det andra stallet har bandfalsat plåttak.

3. Buller i sadelmakeriet

Sadelmakeriet är en byggnad i av trä som ligger längs Hovrättsgatan. Nuvarande ljudabsorptionen i klimatskalet är låg. Ett ökat trafiktryck längs Hovrättsgatan kan generera kostnader för byte av fönster och andra åtgärder för att minska bullernivån inom befintliga lokaler.

- Merkostnad för bulleråtgärder bör betraktas som en exploateringskostnad.

4. Säker infart till parkering

Stadshusområdets största parkeringsplats, mellan stallarna, får sin framtida tillfart över gångfartsområde och längs gång- och cykelväg. Verksamheten i västra stallet lastar via dörrar på södra gaveln, vilket innebär trafikering längs gång- och cykelväg.

- Fastighet är tveksamma till denna lösning med hänsyn till trafiksäkerheten för gående, cyklister och bilister. Fördjupad redovisning av dessa funktioner efterfrågas, där beräkningen av flöden tar hänsyn till aktuellt antal arbetsplatser (se pkt 2)

Kommentar

Efter samrådet har stadshusets långsiktiga parkeringsbehov utretts och hanterats inom ramen för ombyggnadsprojektet av stadshuset. Frågan hanteras inte vidare i det här planärendet. Trafikutredningen till planen gjordes innan ombyggnaden av stadshuset och baseras på de förhållanden som rådde då. Kvalitetsprogrammet kompletteras ang stallbyggnadernas tak. Förhållandena vad gäller in- och utfart till stallarna förändras inte jämfört med idag. All trafik får ske på de gåendes villkor.

Gator och parker

Gator och trafik

Utformningen av Ridvägen behöver ses över då gaturummet i aktuell plan är underdimensionerat med avseende på framtidens gång-och cykeltrafik. Det begränsade gaturummet och ökar också driftskostnaderna och försämrar möjligheten till en god och hållbar driftsekonomi. För framtiden är det mycket angeläget att goda förutsättningar skapas för effektiv drift. Då staden blir allt tätare är det viktigt att beakta att goda förutsättningar finns för drift för att undvika höga kostnader och möjliggöra en hållbar förvaltning. Det är ett faktum att kommunens driftbudget inte motsvarar aktuellt behov, såväl idag som framöver med kommande detaljplaner.

När det gäller föreslagna trafiklösningar i planen kommer det att bli nödvändigt att vidta åtgärder på Västra Esplanaden innan Västra länken är klar. Denna plan kan i mångt och mycket då bli styrande för Västra Esplanadens funktion och utformning.

Vidare beskriver planen att dagvatten från hela eller delar av planområdet kan ledas till kommande grön- och avvattningsstråken längs Västra Esplanaden. Denna mening bör strykas då Västra Esplanadens slutliga utformning inte är klar så att dagvattensfrågan inte blir styrande för kommande trafiklösningar.

Trafikutredningen visar på att en öppning av Brogatan skapar ett något mer gent trafiksystem som kan minska det totala trafikarbetet och ha en viss avlastande effekt på korsningen mellan Västra Esplanaden och Ridvägen/Västra Norrlandsgatan. Denna förutsättning måste inarbetas i planen.

Allmän platsmark

Det är inte lämpligt att ange gångfartsområde som en bestämmelse. Detta är en lokal trafikföreskrift som regleras av väghållaren.

Kommunens driftbudget motsvarar i dagsläget inte aktuellt behov, varför utläggning av allmän platsmark och dess regleringar måste baseras på ett reellt behov i närtid. Gator och parker ser inte detta behov.

Plankarta

Planbestämmelsen, parkering bör omformuleras till viss parkering för verksamhetens behov får anordnas.

Planbestämmelsen, n2: förgårdsmarken angränsar direkt till cykelbana varför en avgränsning med häck inte är lämpligt ur trafiksäkerhetssynpunkt Om häck måste finnas, ska den i planen regleras till max höjd 80 cm.

Utfartsförbudet för P-anläggningen ska även innefatta sidan mot Bankgatan.

Kommentar

Ridvägens funktion och vilken sektion planen ska inrymma har efter samrådet diskuterats. Kommunen har kommit fram till ställningstagandet att Ridvägen inte ska planläggas som bussgata i ett långsiktigt perspektiv och därmed kan gaturummet i planen fylla behovet av ytor. Planbeskrivningen kompletteras med en principsektion för Ridvägen.

Planbeskrivningen kompletteras/redigeras i avsnittet om dagvatten.

De planer som tas fram enligt PBL 2010:900 mellan 3 november 2012 och 1 januari 2015 rekommenderas följa Boverkets allmänna råd om planbestämmelser. Användningen *gångfartsområde* för allmän plats följer av detta allmänna råd och är inte detsamma som lokal trafikföreskrift. Områdena kring de nya bostadskvarteren och verksamheterna i de f d stallbyggnaderna betecknas som allmän plats för att säkerställa allmänhetens tillgång till området och kulturmiljön.

Bestämmelsen *parkering* mellan stallarna är en bestämmelse på kvartersmark, dvs för verksamhetens behov, och är inte en allmän parkering. Bestämmelsen n₂ justeras och utfartsförbud mot Bankgatan läggs till på plankartan.

Västerbottens museum

Västerbottens museum har följande synpunkter och kommentarer till planförslaget.

Ny bebyggelse längs Ridvägen

Som vi tidigare påpekat i vårt yttrande över programförslaget är det viktigt att siktlinjer och grönytor mellan f d sjukhusbyggnaden och regementsområdet behålls, vilket också konstateras i Kulturmiljöstudien. Enligt det förslag som nu föreligger tas inte hänsyn till detta eftersom två byggnadskomplex placeras längs Ridvägen med endast en liten öppning emellan. Utformningen där lamellhusens fasader delas upp i flera volymer minskar visserligen det kompakta intrycket men sambandet mellan fd sjukhuset och regementsområdet är likafullt stängt. Nybebyggelsen i norra delen skulle därför behöva minskas eller brytas upp i mindre enheter.

Parkeringshus på nuv. rivningstomt i norra delen av kv Muraren

Vi uppskattar att man arbetat med utformningen för att skapa god siktlinje mot regementsområdet men anser ändå att byggnadens stora volym och avvikande karaktär medför att den äldre bebyggelsen i detta och angränsande kvarter på verkas negativt.

Stallarna

Att stallarna får ett formellt skydd är mycket positivt. Skyddsbestämmelsen (q) innebär rivningsförbud samt skydd mot förvanskning utvändigt. Om det finns värden i byggnadernas interiörer, stomme och konstruktion, framgår dock inte. Om sådana kvaliteter finns bör utredas och i förekommande fall skyddas genom planbestämmelse.

Kommentar

Grönytan framför f d sjukhusbyggnaden ingår inte i den här detaljplanen men föreslås i planprogrammet för Östra Dragonfältet att bevaras för att den ger byggnaden sitt sammanhang. Den siktlinje mellan f d sjukhusbyggnaden och regementsområdet som bibehålls i planförslaget blir mellanrummet på ca 20 meter mellan befintligt punkthus och de nya bostadskvarteren. Planförslaget kompletteras med ytterligare utformningsbestämmelser med anknytning till kulturmiljöns särdrag.

Umeva

Vatten och avlopp

Av planbestämmelserna bör det framgå att vegetationsmark inom kvarteren ska höjdsättas så att fördröjning kan ske av dagvatten från trafikerade ytor, inom fastigheten. I övrigt bra skrivning om dagvattenhanteringen, dock kan och bör tilläggas att höjdsättning av mark som t ex anslutningar mellan allmän och kvartersmark ska göras så att risken får allvarliga översvämningar minimeras. Det ska tydligt framgå att va-ledningar som måste flyttas på grund av detaljplanen inte ska bekostas av va-kollektivet.

Avfall och återvinning

Inga ytterligare synpunkter.

Kommentar

Bostadsgårdarna ska planteras då de utgör bostädernas friyta. Några trafikerade ytor inom kvartersmark, förutom gångar till entréer, kommer det inte att bli. Planbeskrivningen kompletteras med en skrivning kring höjdsättning av mark och bostadsgårdar. Beskrivningen kompletteras även ang flytt av befintliga va-ledningar.

Umeå Energi

Genom planområdet har Umeå Energi Elnät AB (UEEN) en huvudmatning till centrala staden i form av en 145 kV kabel (se gul markering på bifogad ledningskarta). Kabeln är mycket viktig då den ingår i det sk överliggande nätet. En eventuell flyttning/omläggning kräver en noggrann och omsorgsfull planering för att minimera störningar i det överliggande nätet. Den transformatorstation som finns strax norr om det nu rivna djursjukhuset måste i ett tidigt skede ersättas med den nya stationen i norra delen av planområdet.

I planförslaget anges en ny transformatorstation i parkeringshuset, den stationen bör placeras i markplan i parkeringshustets norra del. I övrigt ska UEEN ges möjlighet att, utan ersättning till fastighetsägare, uppsätta kabelskåp och förlägga kabel.

I övrigt finns inget att erinra mot planförslaget.

Kommentar

Planbeskrivningen kompletteras med uppgifter från yttrandet.

SAKÄGARE

Brf Stallhagen 2

Trafikmiljö: I vår skrivelse från 28 februari (bilaga) finns att läsa våra tolkningar/ synpunkter på Trivectors trafikutredning samt Rambölls miljöbedömning samt vårt förslag för bättre trafikmiljö för oss boende på Brogatan 46-48 (hastighetssänkningar samt åtgärder för minskad trafik).

Till trafikmiljön vill vi också hänföra cykel och promenadstråk, vilka är under planläggning. Här finns många positiva idéer; som cykelbana längs västra delen av Ridvägen, vilket vi uppskattar. Vi instämmer också i planens mål om att ge bra och säker framkomlighet för bland annat cyklister. I förslaget finns också flera hastighetsdämpande åtgärder, vilket vi ser som övervägande positiva. Dock kan hastighetsdämpande

åtgärder också vara negativt för boende i området med störande inbromsningar och accelerationer.

Parkering: Vi hänvisar återigen till bilaga 2, sid 2, vad vi tänker om framtida parkeringsbehov. I vår bilaga 1 beskriver vi de p-problem, som kan uppstå i centrala Umeå i allmänhet och på Östra Dragonfältet i synnerhet.

Bebyggelse: Enligt den nu aktuella detaljplanen kommer kommunens två stallar att renoveras och intentionerna i Kulturmiljöstudien Bn- 2013/00202 om bevarandet av stallarna kommer kanske att förverkligas.

Kulturmiljöstudien varnar också för att nya höga byggnader kan få negativa effekter för hur den kulturhistoriskt intressanta miljön kommer att upplevas. Planerarna av den nu aktuella detaljplanen har tydligen haft ambitionen att utforma nya bostadshus som kommer att smälta in med övrig bebyggelse på Dragonfältet. Men räcker det för att förverkliga intentionerna i kulturmiljöstudien?

Vad vi kan se som positivt är det 15 m breda gångstråk som sträcker sig i nord-sydlig riktning och särskiljer de två nya bostadskvarteren från det gamla K4-området. Positivt är också planerna på träd och buskar med mera av hög kvalite.

Men vi ser också ett antal negativa sidor i detaljplanens förslag:

- Är 5-våningars hus alltför höga hus för att K4-områdets kulturhistoriska miljö ska kunna bevaras? Ja, vi tror det. Kommer de gamla byggnaderna att upplevas som att de ligger i en gryta? Både lamellhusen och de tvärsållade fyra våningars-husen blir ju högre än de gamla K4-byggnaderna, eller hur?
- Hur kommer det norra lamellhusets gavel att upplevas av de boende, som har lägenheter mot söder i fastigheten på Brogatan 48? Vi förstår att planerarna har försökt minska de negativa konsekvenserna genom att betona att 4-våningars husen inte får byggas ihop med gatuhusen. Har ni gjort datoranimeringar för att undersöka konsekvenserna för våra två fastigheter? Och detta gäller i synnerhet Brogatan 48! Vad visar dessa?
- Områdets förtätning: Planförslaget anger 12000 kvm BTA =bostadshusens totala yta. Detaljplanen visar att planerarna frångår normen för friyta, vilken ska vara en tredjedel av den totala bostadsytan. I denna plan prioriterar man antal lägenheter och låter friyta minska till en sjättedel av BTA. Detta med motiveringen att kvarteren ligger så nära centrumfyrkanten, där normen för friyta är lägre. Vilka negativa konsekvenser kan denna förtätning få för detta område?
- Fastigheterna beräknas få ca 150 små lägenheter med hyresrätt. Garage för 0,6 bilar per lägenhet byggs i källarplan, alltså ca 100 garageplatser. De små friytorna/innergårdarna kan få "bebyggas med mindre byggnader såsom trädgårdsförråd, miljöhus, cykelparkering mm". Detaljplanen förutsäger att bostäderna har behov av 330-380 cyklar. Vi i stallhagen 2 med 44 lägenheter och ca 90 cyklar vet att det periodvis är knepigt att hårbärgera det antalet på ett smidigt och tilltalande sätt. Cykelparkeringar är ingen utrymmessnål fråga. 150 lägenheter kommer kanske att inhysa 200-300 boende. Dessa boende får besök av gäster med bil eller på cykel. Var ska gästernas fordon inkl cyklar få plats? Risken finns att det breda gångfartsstråket kommer att användas.

Vi tycker att det är viktigt att planerna gör en realistisk bedömning av den BTA, som står till förfogande. Vi ser att det finns skäl för att bygga bostäder i Umeå, men till vilket pris?

Sammanfattning: styrelsen för stallhagen 2 anser att detaljplanen alltför mycket prioriterar behovet att skapa ett stort antal nya bostäder framför behovet att följa kulturmiljöstudiens intentioner samt behovet av god bostadsmiljö. Minska antalet lägenheter, sänk bostadshusen med en våning eller två och förhoppningsvis kommer vi i Umeå att få känna oss stolta över den trivsamma bostadsmiljön på Östra Dragonfältet.

Bilaga 1: Funderingar kring framtida parkeringsmöjligheter inom planområdet Östra Dragonfältet.

Bilaga 2: Vår skrivelse som svar på samrådshandlingen från februari, 2014. skrivelsen är daterad den 28 februari, 2014.

Kommentar

Det parkeringshus som planförslaget innehåller är tänkt att ersätta befintlig arbetsplatsparkering inom centrumfyrkanten, som till viss del använder befintlig markparkering i dagsläget. Parkeringshuset är en följd av den parkeringsstrategi som beskrivs i översiktsplan, Fördjupning för de centrala stadsdelarna.

Den planerade bostadsbebyggelsens volymer har studerats under planprocessen. Planen medger bostadshus i fem våningar närmast Ridvägen och i fyra våningar närmast stallarna vilket höjdmässigt motsvarar bebyggelse i anslutning till regementsområdet på övriga Dragonfältet. Höjderna trappar också ner från befintliga punkthus i åtta våningar. Avståndet mellan befintliga punkthus och de nya bostadshusen är ca 20 m och kommunen bedömer att avståndet bidrar till att de nya husen inte kommer att upplevas som påträngande.

Kommunen har ett tydligt mål att förtäta med bostäder centralt i Umeå. Friytorna i kvarteren blir därför särskilt viktiga och planen reglerar att gårdarna ska hålla en hög kvalitet. Byggrätterna i planen är så pass tilltagna så att cykelparkering ska kunna inrymmas antingen i, under eller i direkt anslutning till byggnaderna utan att den värdefulla friytan tas i anspråk.

ÖVRIGA

Swedavia

Flygplatsen har granskat detaljplanen för Östra Dragonfältet, Umeå 5:1 m fl Väst på stan, Umeå kommun, Västerbottens län. Planområdet ligger inom flygplatsens höjdestrictionsområde vilket innebär att ingen byggnad eller tillhörande antenner, basstation och andra liknande tekniska anordningar får bli högre än 52,4 meter över havsnivån.

För att möjliggöra uppförandet av byggnader inom planområdet ur ett hinderfrihetsperspektiv, krävs att arbetet med exempelvis byggkranar under byggskedet samordnas med Umeå Airport, då dessa annars kan utgöra ett flygsäkerhetshinder under byggtiden.

Om behov föreligger att under begränsad tid uppföra byggkran som genomtränger aktuell hinderyta, måste samråd tas med flygplatsen om position, tidpunkt samt planerad kranhöjd, innan byggkranen får etableras. Byggkranen skall innan uppförandet uppfylla

kraven på hinderbelysning av hinder som genomtränger hinderyta för flygplats enligt Transportstyrelsens författningssamling.

Mot bakgrund av vad som framförts ovan, har flygplatsen inget ytterligare att framföra i sitt yttrande över detaljplan för Östra Dragonfältet, Umeå 5:1 m fl Väst på stan, i Umeå kommun, Västerbottens län.

Kommentar

Planbeskrivningen kompletteras med ett stycke om flygets höjdstriktionsområde som en information till kommande byggsleden.

Skanova

Skanova har inget att erinra mot rubricerad detaljplan.

Ändringar efter samråd

Planhandlingarna ändras på följande punkter:

- Planbestämmelsen ang buller bort från plankartan.
- Avsnitt ang buller i planbeskrivning och miljökonsekvensbeskrivning kompletteras.
- Känslighetsanalys läggs till som en bilaga till miljökonsekvensbeskrivningen och planbeskrivningen kompletteras med sammanfattning och slutsatser.
- Plankartan kompletteras med ytterligare utformningsbestämmelser
- Användningsbestämmelsen **S**, skola, tas bort för de gamla stallbyggnaderna.
- Planbeskrivningen kompletteras med en skrivning kring slutsatser från kompletterande trafikutredning.
- Planbeskrivningen kompletteras med ett stycke om flygets höjdstriktionsområde som en information till kommande byggsleden.
- Planbeskrivningen kompletteras med en tydligare beskrivning av hur allmän plats/ gata kan disponeras och utformas.
- Illustrationerna kompletteras så att de bättre överensstämmer med planens utformning.
- Kvalitetsprogrammet kompletteras ang stallbyggnadernas tak.
- Planbeskrivningen kompletteras med en principsektion för Ridvägen.
- Planbeskrivningen kompletteras/redigeras i avsnittet om dagvatten.
- Bestämmelsen **n₂** justeras och utfartsförbud mot Bankgatan läggs till på plankartan.
- Planbeskrivningen kompletteras med en skrivning kring höjdsättning av mark och bostadsgårdar.
- Planbeskrivningen kompletteras ang flytt av befintliga va-ledningar.

Detaljplan, Umeå kommun juni 2015

Magdalena Blomquist
Planarkitekt

Tomas Strömberg
Planchef



Umeå Kommun

Miljökonsekvensbeskrivning för detaljplan Östra Dragonfältet, Umeå kommun

juni 2015

Umeå

Miljökonsekvensbeskrivning för detaljplan Östra Dragonfältet, Umeå kommun

Datum	Juni 2015
Uppdragsnummer	1320004971
Utgåva/Status	Miljökonsekvensbeskrivning Antagandehandling
1	2014-07-30 Samrådshandling koncept FHK
2	aug 2014 Samrådshandling
3	juni 2015 Plangranskning
4	dec 2016 Antagandehandling, omstämplad

Gustav Edvinsson
Uppdragsledare

Johanna Heikkilä
Handläggare

Mats Burström
Granskare

Ramboll Sverige AB
V. Norrlandsgatan 11 B
903 27 Umeå

Telefon 010-615 60 00
Fax 090-77 90 29
www.ramboll.se

Unr 1320004971 Organisationsnummer 556133-0506

Sammanfattning

Syftet med aktuell detaljplan är att skapa förutsättningar för ny bostadsbebyggelse, centrum, kontor och parkeringshus inom planområdet. Vidare är syftet att möjliggöra anpassningar av trafikstrukturen för gång-, cykel- och biltrafik i området och trafikens kopplingar till omgivande infrastruktur. Området ska förtätas och ges en mer stadsmässig karaktär i enlighet med fördjupad översiktsplan för Centrala Umeå.

I tidigare behovsbedömning och miljöbedömning har detaljplanläggningen ansetts kunna medföra betydande miljöpåverkan för luftkvalitet, buller och kulturmiljö varför miljökonsekvensbeskrivning och kulturmiljöstudie har upprättats som beslutsunderlag i dessa frågor. I detaljplanens närområde planeras relativt stora strukturella förändringar med exploatering av godsbangård, flytt av Vännäsvägen samt ombyggnad av V Esplanaden. Ingen tidplan eller detaljer är kända i de olika projekten varför de inte kunnat beaktas i MKB tidshorisont. Ett nollalternativ där bebyggelsen stannar upp eller utvecklas enligt gamla planer har ansetts ytterst osannolikt. Nollalternativet bedöms därför snarare likna planförslaget och utvecklingen enligt FÖP.

Trafiken i korsningen V Esplanaden och Ridvägen är högt belastad redan i dag med omfattande köbildning under rusningstimme. Planförslaget medför en ökad trafikallsträng med upp till 27 % längs delar av Ridvägen. Trafikdata för beräkning av miljökonsekvensbeskrivningens framtidsscenario bygger på hela programområdets trafikallsträng och inte enbart planförslagets.

Miljö kvalitetsnormen för kvävedioxid överskrids på Västra Esplanaden men åren 2012, 2013 och 2014 var halterna lägre än tidigare. Miljö kvalitetsnormen för partiklar PM 10 överskreds för första gången år 2013 längs V Esplanaden efter 3 års uppåtgående trend. Inom planområdet överskrids i nuläget inte miljö kvalitetsnormerna för luft.

Om detaljplanen på Östra Dragonfältet genomförs och övrig planering fortsätter enligt tidigare planprogram visar luftberäkningar att V Esplanaden kan komma att klara miljö kvalitetsnormerna för kvävedioxid tidigast år 2020. Ett hinder för detta kan vara att nya fordon verkar släppa ut mer NO_x och primärt NO₂ vid verkliga körförhållanden och kallt klimat än vad de deklarerade utsläppsnivåerna för respektive fordon visar. Detta faktum gör även den beräknade prognosen mer osäker. En ytterligare osäkerhet är de väderförhållanden som råder. Med anledning av detta har en känslighetsanalys för luften vid Västra Esplanaden utförts. Den visar att miljö kvalitetsnormen avseende dygnsmedelvärde och timmedelvärde kommer att överskridas om år 2020 blir ett kallt vinterhalvår med ogynnsamma omblandningsförhållanden. Vid normalår innehålls normen år 2020. Det bästa sättet att varaktigt säkerställa att miljö kvalitetsnormen för kvävedioxid stadigvarande kan innehållas efter 2020, även vid ogynnsam väderlek, är att avsevärt minska emissionerna genom reducerade trafikflöden känsliga perioder

eller i allmänhet. Partikelhalten (PM 10) längs V Esplanaden beräknas ligga kvar på liknande nivåer som i nuläget varför fortsatt risk för överskridanden likt 2013 föreligger år 2020.

Inom planområdet beräknas halten kvävedioxid relativt i dag ligga kvar på samma nivå eller minska marginellt i medeltal till ca år 2020. Den allmänna utsläppsminskningen av fordonsemissioner kompenseras i planområdet till fullo av ökad trafik avseende både kvävedioxid och partiklar längs den nord- sydgående delen av Ridvägen. Beräkningarna utgår från att gaturummet försluts dubbelsidigt relativt i nuläget, dvs. att även Kv. Skvadronen exploateras enligt tidigare planprogram. Årsmedelhalten kan i gatusnittet på kort sikt väntas öka i storleksordningen 3 µg/m³ och 7 µg/m³ som extremvärde dygn för både kvävedioxid och partiklar (PM 10).

Parkeringsanläggningens diffusa utsläpp av fordonsavgaser väntas inte påverka årsmedelhalter i några gatusnitt då trafiken och urbant bidrag utgör de allena största haltbidragen. Vid kallt väder och under maxtimme bedöms dock ett diffust halttillskott på 0-5µg/m³ kunna uppstå med störst belastning närmast angöringen och vid anslutande köbildning.

Hälsobelastningen på grund av luftkvalitén väntas likna dem på platser med motsvarande förhållanden i Umeå. Risken för hälsoeffekter som insjuknande av astma och pip i lufttrören blir alltså förhöjda hos den inflyttade populationen relativt grundfrekvens hos en referensgrupp med normal exponering. Andelen som väntas uppleva störning från avgaser väntas uppgå till ca 10 %. Eftersom halterna är högst i gaturummet rekommenderas att friskluftsintag ska anordnas i taknivå eller mot innergård där halterna ofta är lägre. Skyddsåtgärden bör säkerställas i planbestämmelse och är inte för betungande för exploatören.

Planens bebyggelsestruktur har anpassats för att möjliggöra avsteg från grundregeln 55dB(A) som riktvärde för trafikbuller. Bullerberäkningarna visar att tyst eller ljuddämpad sida kan åstadkommas mot innergårdar. Hörnlägenheter mot Ridvägen kan behöva anpassas med skärmande skyddsåtgärder eller uteplatser beroende på slutlig planlösning. Planförslaget möjliggör detta. Reflektionseffekter och skärmning från ny bebyggelse bidrar med något förhöjda maxnivåer men reducerar ekvivalenta ljudnivåer vid söderfasaderna på punkthusen norr om planområdet. Mellan 21 – 38 % av inflyttade med fasad mot Ridvägen kan komma att uppleva en allmän störning från trafikbuller medan 18-31% riskerar att uppleva en störd vila/återhämtning. Byggnader rekommenderas därför utföras i lägst Ljudklass B för trafikbuller inomhus. En regelförändring som trätt i kraft under planens beredningstid medför att mindre lägenheter kan tillåtas på bullerutsatt sida med högre än 55dB(A) ekvivalent ljudnivå utan att tillgång till tyst eller ljuddämpad sida anordnas. Behovet av bullerdämpande åtgärder för att nå god inomhusmiljö i sådana lägenheter ska provas i bygglovet men bedöms vara tekniskt möjligt.

1.	Inledning	1
1.1	Bakgrund	1
1.2	Syfte planläggning	2
1.3	Läsanvisning och procedur	3
1.4	Miljökonsekvensbeskrivningens funktion	3
1.5	Behovsbedömning och betydande sakfrågor i MKB	4
2.	Nuvarande förhållanden	6
2.1	Östra Dragonfältet.....	6
2.2	Planeringsförutsättningar	7
3.	Planförslaget.....	9
3.1	Beskrivning planområdet.....	9
3.2	Utredda alternativ	11
3.3	Nollalternativet	11
4.	Miljökonsekvenser	12
4.1	Kulturmiljö och bebyggelse.....	12
4.2	Trafik.....	12
4.3	Buller	16
4.4	Luftkvalitet.....	26
5.	Miljömål och etappmål	37
5.1	God bebyggd miljö	37
5.2	Frisk luft	38
6.	Uppföljning och övervakning.....	39
7.	Källor	40

Bilagor

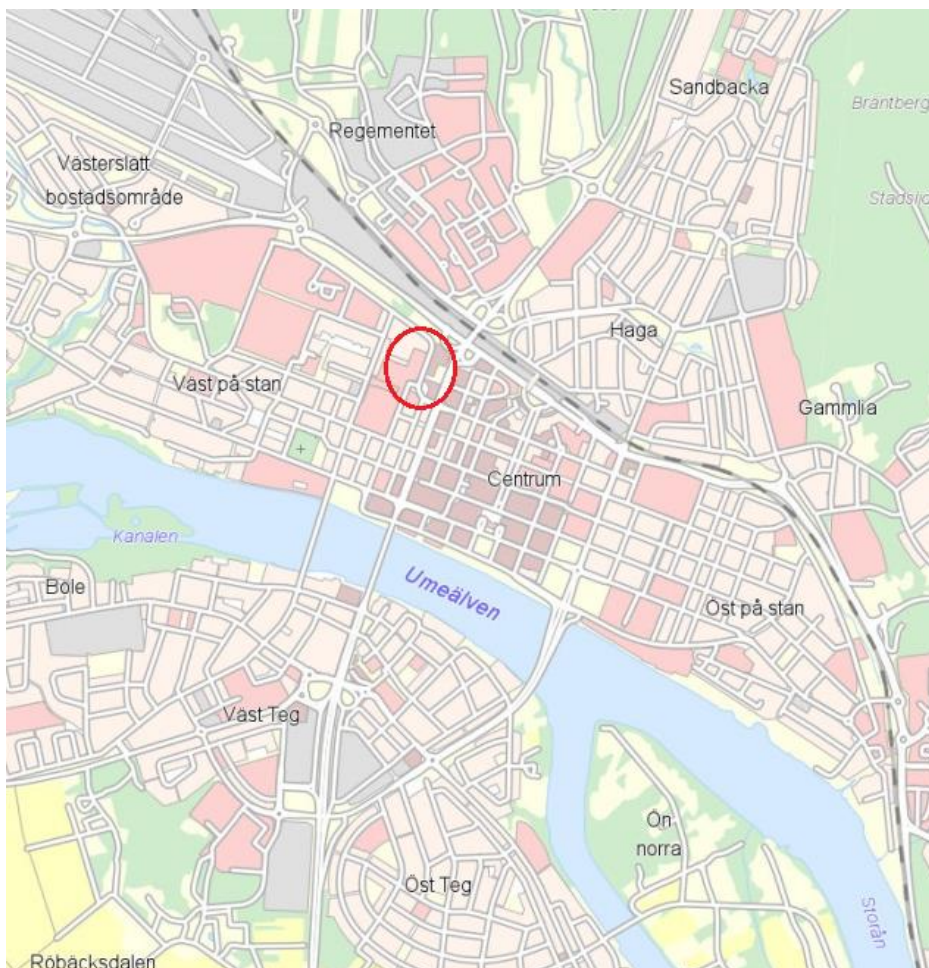
- 1 Luftutredning Östra Dragonfältet
- 2 Östra Dragonfältet Umeå, Bullerkartläggning inkl. kompletterande PM 1.
- 3 Trafikutredning, (Trivector 2013)
- 4 PM Översiktlig känslighetsanalys Västra Esplanaden Umeå

1. Inledning

1.1 Bakgrund

Byggnadsnämnden i Umeå kommun har beslutat om detaljplaneläggning av fastigheten Umeå 5:1, Östra Dragonfältet Umeå kommun, se **Figur 1**.

Bakgrunden till planförslaget grundar sig i dels tidigare Planprogram för Östra dragonfältet dels Översiktsplan Umeå kommun, fördjupning för de centrala stadsdelarna¹ (FÖP). I FÖP redovisas en förändring av planområdet med ny kvartersbebyggelse samt en parkeringsstrategi där ett flertal parkeringshus i centrumfyrkantens* utkanter ingår.

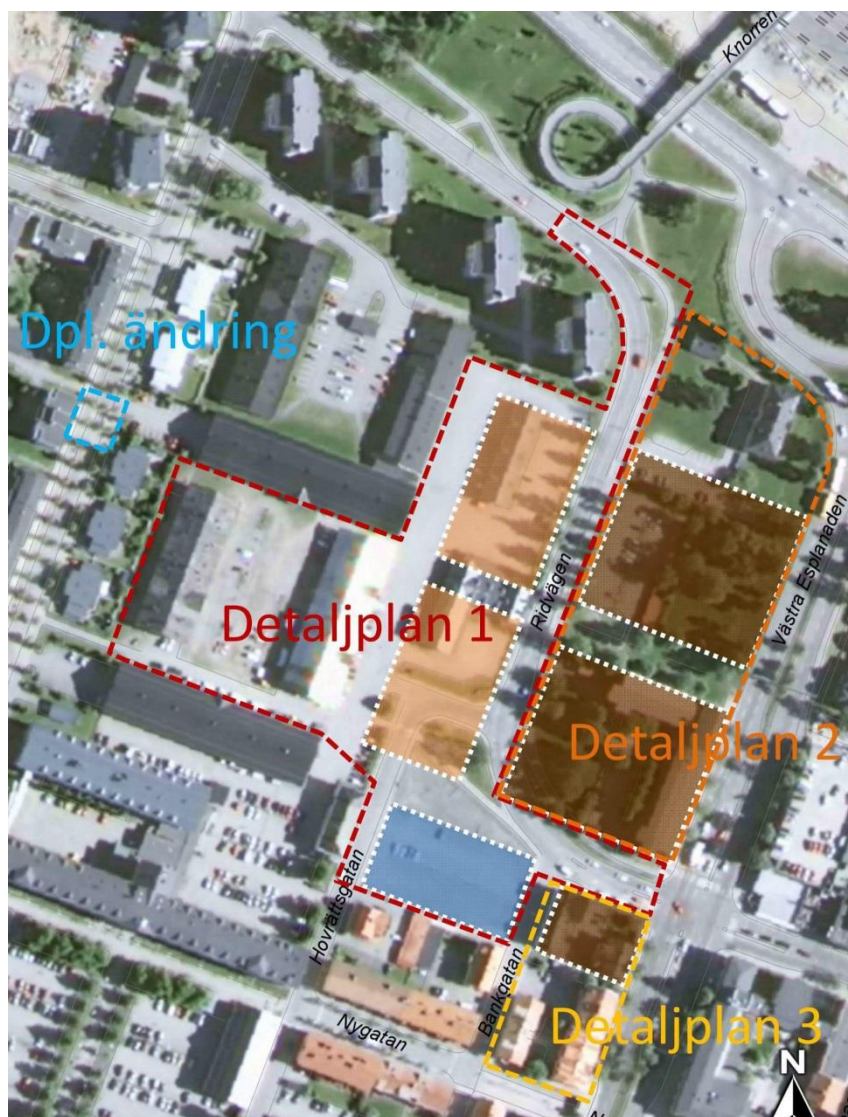


Figur 1, karta över centrala Umeå med planområdet, utsnitt ur programhandling

* Centrumfyrkanten benämns det område som ligger mellan Västra Esplanaden, Blå vägen/E12, Östra Kyrkogatan och Strandgatan

1.2 Syfte planläggning

Området kring Östra Dragonfältet föreslås som följd av tidigare planprogram att delas in i tre detaljplaner varav denna miljökonsekvensbeskrivning berör detaljplan 1, se **Figur 2**. Som grund för planeringen ligger ett planprogram med tillhörande miljöbedömning vilket antogs av byggnadsnämnden den 2014-03-19. Syftet med detaljplanen är att skapa förutsättningar för bostadsbebyggelse, kontor och parkering. Vidare är syftet att se över trafikstrukturen för gång-, cykel- och biltrafik i området samt trafikens kopplingar till omgivande delar. Målet är att förtäta stadsmiljön i området med ny kvartersbebyggelse vilket är något som redovisas i kommunens fördjupade översiktsplan för de centrala stadsdelarna ¹.



Figur 2, karta med indelning över planområdet. Detaljplan 1 som denna miljökonsekvensbeskrivning berör markeras med röd streckad linje.

1.3 Läsanvisning och procedur

Tidigare planprogram med miljöbedömning och plansamråd utgör underlag i arbete med den detaljplan som nu färdigställs, se *detaljplan 1 Figur 2*.

Denna miljökonsekvensbeskrivning har upprättats utifrån vad som framkommit i programarbetet och tidigare plansamråd. Miljökonsekvensbeskrivningen ska utgöra ett beslutsunderlag i planärendet och kallas härnäst MKB.

1.4 Miljökonsekvensbeskrivningens funktion

MKB:s funktion är att identifiera, beskriva och bedöma den betydande miljöpåverkan som planförslaget kan antas medföra och som framkommit i behovsbedömning, samråd och vid beredning av planärendet. I förekommande fall ska det i MKB-processen anges motiverade anpassningar och skyddsåtgärder vilka kan inarbetas i detaljplanen för att eliminera eller minimera planens betydande påverkan på människors hälsa och på miljön. Skyddsåtgärder och försiktighetsmått redovisas i två perspektiv.

1. **Skyddsåtgärder:** Sådana anpassningar och åtgärder vars syfte är av stor betydelse för att detaljplanens miljöpåverkan inte ska orsaka överskridanden av begränsningskrav stödda i lag som exempelvis gränsvärde riktvärde eller miljökvalitetsnorm. Åtgärderna bör inarbetas i detaljplan som anpassning, bestämmelse eller i planbeskrivningen för att säkerställa eller kraftigt betona vikten av efterlevnad.
2. **Försiktighetsmått:** Förslag på försiktighetsmått vilka bedöms rimliga för att i någon mån förbättra boendemiljön eller minimera risk för konsekvenser av miljöpåverkan utöver formella minimikrav stödda i lag. Åtgärden är en erfarenhetsöverföring till berörda intressenter men bedöms inte kunna vara avgörande betydelse för planprövningen.

Vid byggnadsnämndens bygglovsprövning beaktas den slutliga tillämpningen och utfallet av skyddsåtgärder och försiktighetsmått.

I MKB ska även rimliga alternativ med hänsyn till planens syfte och geografiska räckvidd identifieras, beskrivas och bedömas, däribland ett s.k. nollalternativ, se **avsnitt 3.3**.

1.5 Behovsbedömning och betydande sakfrågor i MKB

1.5.1 Behovsbedömning samråd och avgränsning

Umeå kommun har i sin behovsbedömning framfört att planen kommer att innebära förändringar av vägnätet och trafik samt uppförande av ny parkeringsanläggning varför planen påverkar luftkvaliteten. Ändrad trafikföring på Västra Esplanaden och Ridvägen påverkar luftmiljön i centrala staden på ett sätt som initialt inte kunnat bedömas. Föreslagen ny parkeringsanläggning har i tidigare planer och program inte miljöbedömts i tillräcklig omfattning med beräkningar.

Miljönämnden anger i behovsbedömningen att planens påverkan på luftkvalitetssituationen kan bli betydande varför en miljökonsekvensbeskrivning behöver upprättas för att förbättra beslutsunderlaget i den frågan. Vid beredningen av tidigare planprogram och i planärendet har även beslutats att bullerfrågan ska ingå i miljökonsekvensbeskrivningen på grund av den relativt omfattande strukturförändring området kommer genomgå. Under tidigare samråd har synpunkter på planens påverkan på luftkvalité och buller kommit in vilket ytterligare befäster att frågorna ska beaktas i miljökonsekvensbeskrivningen.

Eftersom problematiken med Umeås stadsluft dels ur hälsoperspektiv dels i fråga om att uppfylla miljökvalitetsnorm i huvudsak beror på tidvis hög belastning av kvävedioxid och partiklar så ska miljökonsekvensbeskrivningen fokuseras på dessa föroreningar.

Rubricerad detaljplan medför vidare påverkan i ett område utpekat som riksintresse för kulturmiljön eftersom delar av värdekärnan kring Dragonregementet berörs. Betydande miljöpåverkan avseende kulturmiljö avhandlas i särskild kulturmiljöstudie som biläggs planhandlingarna.

I övrigt har inga uppgifter om betydande miljöpåverkan framkommit i planärendet vilka kan motivera omvärdering av kommunens inledande behovsbedömning.

1.5.2 Tidshorisont och miljöns utveckling

Tidsperspektivet i MKB brukar avgränsas till den händelseutveckling som kan tänkas ske inom högst 20- 30 år. Inom denna tidshorisont anses strukturomvandlingen i den fördjupade översiktsplanen för centrala stan, med tillhörande preciseringar utgöra den mest sannolika utvecklingen i planens närområdet. Utvecklingen enligt FÖP för centrala stadsdelarna anses i allmänhet vara ytterst trolig men den successiva förändringen kan även komma att ta andra inriktningar i vissa delar.

Strukturomvandlingen innefattar väsentliga strukturella och trafikmässiga förändringar i detaljplanens direkta influensområde. Vi nämner till exempel

ombyggnad för reducerad genomfartskapacitet längs Västra Esplanaden, bebyggelseutveckling inom gamla godsbangården norr om planområdet, eventuell flytt av Vännäsvägen, övrig stadsförtätning samt byggande av Västra Länken och införandet av elektrifierade lokalbussar.

Det har visat sig mycket svårt att värdera när i tid dessa förändringar sker samt vilka konsekvenser de får för bebyggelsen och verksamheten inom rubricerad detaljplan. Därför nödgas vi begränsa tidshorisonten i buller- och luftutredningarna till en framtida situation som är enklare att överblicka. I denna situation har trafikapparaten i planområdets närhet i allt väsentligt samma form och funktion som i dag och vagnparkens utsläppsprestanda är den som av Trafikverket förutspås i Sverige samt som ligger till grund för SMHIs tidigare miljözonutredning för Umeå. Vi antar också att en utbyggnad och strukturiomvandling enligt tidigare planprogram för Östra Dragonfältet kommit till stånd. Vad gäller buller har vi även undersökt infall om norra delen av KV Svadronen förblir obebyggt. Tidshorisonten blir då i storleksordningen 5-10 år kanske upp till 15år i miljökonsekvensbeskrivningen.

Fram tills dess väntas trafiken fortsätta öka direkt relaterat till det privata resandet med bil. I facklitteraturen och i trafikutredningar allmänt framställs ofta en allmän ökningstakt till år 2030 i spannet 0,5 – 1,5 % /år där de långa resorna ökar mer än de korta inom staden. Trivectors trafikutredning (**Bilaga 3**) utgår från full utbyggnad enligt tidigare planprogram vilket kan vara förverkligat inom en 5- 10-årsperiod. Tidshorisonten liknar därför miljökonsekvensbeskrivningens varför inte någon ytterligare allmän trafikökning har beaktats i MKB. Å andra sidan ger användandet av trafikuppgifterna en något överskattad trafikalstring i denna MKB.

I Umeå finns trender som kan ha betydelse för trafikens utveckling. Vi konstaterar att kollektivtrafikåkandet har ökat omkring 55 % sedan år 2005 och för närvarande arbetar kommunen med en ny kollektivtrafikstrategi för att göra kollektivtrafiken ytterligare konkurrenskraftig och mindre miljöstörande. Under våren 2014 beslutades att ca 24 nya elbussar ska upphandlas och kommer att trafikera Umeås gator innan år 2020. Redan 2015 sätts 8 elbussar in. Elbussar har väsentligt lägre utsläpp än dieseldrivna.

En del av syftet med den strukturiomvandling av staden som framställs i FÖP för centrala stan är också att på sikt skapa mer blandad bebyggelse i avseendet blandade funktioner. Detta kan reducera behovet av resor inom staden då viktiga samhällsfunktioner oftare finns nära i framtiden. Utbyggnadstakten är hög i Umeå jämfört med övriga norrländska städer.

2. Nuvarande förhållanden

2.1 Östra Dragonfältet

Planområdet är beläget i stadsdelen Väst på stan. Det består av f.d. stallar och angränsar till en vagnsbod som tillhörde Norrlands Dragonregemente. Öster och sydöst om stallarna finns parkeringsytor. Området närmast Ridvägen utgörs av parkering. Öster om planområdet finns kontorslokaler och den f.d. sjukhusbyggnaden finns grönområden med kvartersparken Dunkerslunden anlagd 1919, se **Figur 2 och 3**. Trakten omges av två starkt trafikerade vägar med Västra Esplanaden i öst och Vännäsvägen norr om området. Genom planområdet sträcker sig Ridvägen vilken länkar samman Västra Esplanaden och Vännäsvägen. Längs med Ridvägen sträcker sig en gång- och cykelväg. Järnvägen sträcker sig i öst-västlig riktning strax norr om planområdet och Vännäsvägen.

I **avsnitt 3** beskrivs planförslaget närmare.



Figur 3, Flygbild över delar av planområdet tagen i sydvästlig riktning. Till höger i bild ridhus och stallen. I vänstra nedre hörnet skymtar Västra Esplanaden längs med kontorsbyggnaden.

2.2 Planeringsförutsättningar

2.2.1 Fördjupad översiktsplan

För området gäller Översiktsplan Umeå kommun, fördjupning för de centrala stadsdelarna ¹ (FÖP). Som övergripande utvecklingsmål för Umeå anges ett tillväxtmål om 200 000 invånare senast år 2050. Umeås tillväxt bör samlas inom en femkilometersradie från stadskärnan eller universitetsområdet och därmed korta geografiska avstånd samt göra gång- och cykeltrafik mer konkurrenskraftigt.

I planen anges att kommunen ska planera för förtätning av staden genom att möjliggöra uppförande av nya kvarter intill gamla. Vid förtätning av staden ska idén om blandstad vara vägledande d.v.s. en stad med småskaliga blandade funktioner och ett rikt offentligt liv på gator och platser.

I FÖP:s planillustration redovisas förslag på ny kvartersbebyggelse och torg inom det nu aktuella planområdet. Även norr om området föreslås ny kvartersbebyggelse i ett stråk mellan Ridvägen och framtida Vännäsvägen och järnvägen. I FÖP anges riktlinjer om att bostäder, verksamheter och service i första hand ska lokaliseras inom stomlinjenätets influensområde.

2.2.2 Gällande detaljplaner

Nedan följer en kort beskrivning av nu gällande detaljplaner i området:

2.2.2.1 Kv. Muraren, 2480K – P12/1952

I kvarteret Muraren (parkering t.v i Figur 3) anges marken till stor del som park eller plantering som inte får bebyggas. I ett stråk över kvarteret, mellan Bankgatan och Hovrättsgatan, finns ett område utmärkt för bostäder.

2.2.2.2 Stadsplan K4-fältet – 21/1974

I ett stråk längs med Östra sidan av Ridvägen är marken utpekad för park eller plantering.

2.2.3 Trafik- och parkeringsstrategi

I Umeå kommuns trafikstrategi vilken redovisas i FÖP ingår Ridvägen i befintligt huvudvägnät för cykelvägar. Enligt riktlinjerna i FÖP ska huvudvägnätet vara kontinuerligt, gent, väl underhållet och ge cyklister och fotgängare klara konkurrensfördelar.

Syftet med parkeringsstrategin som presenteras i FÖP är bland annat att minska antalet arbetsresor utförda med bil i centrumfyrkanten. En stor del av centrumfyrkantens parkeringsplatser utgörs i dag av arbetsparkeringar. I parkeringsstrategin framgår att arbetsparkeringar bör flyttas till samlade anläggningar i utkanten av stadskärnan för att lämna plats åt besökande. Ytorna norr om Ridvägen anges som ett område för att utreda tänkbar lokalisering för ny parkeringsanläggning.

2.2.4 Parkeringsprogram

Som en precisering av parkeringsstrategin i FÖP har ett parkeringsprogram fastställts i KS (kommunstyrelsen) i november 2013 ². I programmet föreslås ny bostads- och arbetsplatsparkering inom kvarteret Muraren vilket ingår i rubricerad detaljplan. I programmet framgår att parkeringshuset *"bedöms klara luftkvalitetsnormen med bästa placering och angöringsvägar"*.

2.2.5 Åtgärdsprogram kvävedioxid

År 2007 antog kommunfullmäktige i Umeå kommun ett åtgärdsprogram för att uppfylla miljökvalitetsnormen för kvävedioxid ³. Åtgärdsprogrammet presenterar en nulägesbeskrivning samt förslag på åtgärder för att på sikt kunna uppfylla gällande miljökvalitetsnormer. I åtgärdsprogrammet anges att en åtgärd för att minska söktrafiken är att parkering i Umeå centrum bör utgöras av större parkeringsanläggningar. Bebyggelse bör lokaliseras i lämpliga kollektivtrafiklägen och/eller med cykelavstånd till stora arbetsplatser, centrum och/eller service.

En av åtgärderna som redovisas för att uppfylla miljökvalitetsnormen är Umeåprojektet och byggande av Västra länken, vilket Trafikverket ansvarar för. I uppföljningsrapport för åtgärdsprogrammet 2013⁴ framgår att byggande av Västra länken har blivit försenad och beräknas i dagsläget vara klar tidigast år 2021. År 2012 förbjöds tung trafik att använda V Esplanaden som genomfartsled.

2.2.6 Åtgärdsprogram buller

Umeå kommun har antagit åtgärdsprogram mot buller med syfte att förbättra ljudmiljö och minska negativ påverkan på människor⁵. Arbetet för en bättre ljudmiljö innebär åtgärder som t.ex. trafikregleringar och hastighetssänkningar.

I åtgärdsprogrammet anges att Boverkets allmänna råd⁶ ska tillämpas vid avsteg från grundregeln 55 dBA vid ny bebyggelse. I Boverkets råd framgår bland annat att god inomhusmiljö och tyst eller åtminstone ljuddämpad sida måste kunna åstadkommas för nya bostäder om avsteg från huvudregeln ska kunna anses motiverad.

Enligt fördjupad översiktsplan för centrala stadsdelarna ska samma tillämpning ske vid nylokalisering av bebyggelse i centrala lägen.

3. Planförslaget

3.1 Beskrivning planområdet

Målet med planförslaget är att förtäta området genom att bygga stad med ny kvartersbebyggelse. Planförslaget innehåller bebyggelse med huvudsakligen bostäder inom kv. Dragonen Umeå 5:1.

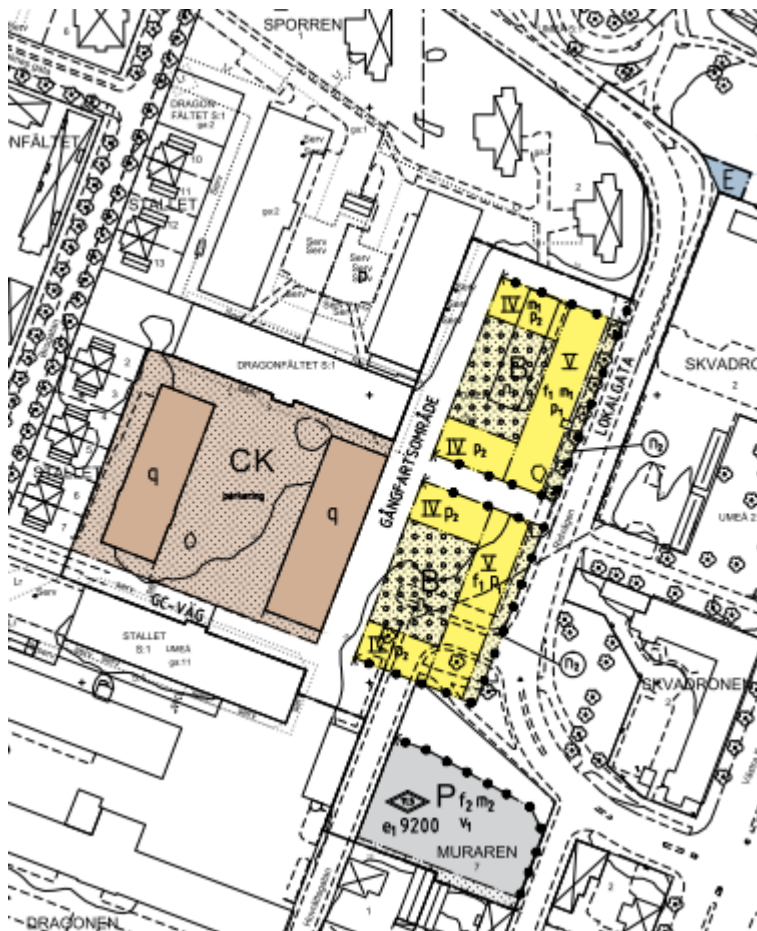
Inom kv. Muraren reglerar planförslaget ett läge för ny parkeringsanläggning. Huvudsyftet med parkeringsanläggningen är preliminärt arbetsplatsparkering vilket ska frigöra parkeringar för boende och besökande inom centrumfyrkanten. Infarten till parkeringshuset föreslås lämpligast förläggas mot Hovrättsgatan vilket också förutsatts i MKB.

Detaljplanen följer rekommendationerna i kommunens parkeringsprogram där parkeringsanläggning föreslås inom Kv. Muraren. Parkeringsanläggningen inom kv. Muraren har i parkeringsprogrammet bedömts klara luftkvalitetsnormen med bästa placering och angoringsvägar. Anläggningen hamnar i direkt anslutning till kollektivtrafikstråk och centrumfyrkanten. Planområdet är beläget inom 600 meter från flertalet arbetsplatser. I dagsläget inrymmer planområdet ca 150-200 markförlagda parkeringsplatser.

Föreslagen markanvändning inom planområdet framgår av **Figur 4**. Storleken på planerade ytor är:

- Bostäder (B) ca 12 000 m² (BTA)
- p-hus (P) ca 9 200 m²
- Centrum, kontor (CK), fördelning regleras ej i detaljplan.

Planförslaget möjliggör att gatustrukturen byggs om för att skapa en mer stadsmässig karaktär i området.



ANVÄNDNING AV KVARTERSMARK

B	Bostäder
CK	Centrumskapande verksamheter och kontor
E	Nätstation
P	Parkeringshus

Figur 4, planområdet med föreslagen markanvändning. (utsnitt ur plankarta version tillhandahållen juni 2015).

3.2 Utredda alternativ

I tidigare planprogram och miljöbedömning har det utretts fyra olika scenarion gällande möjliga trafikstrukturer. De olika trafiklösningarna redovisas närmare i Trafikutredningen i **Bilaga 3**. En kort redogörelse för innebörden av de olika alternativen redovisas nedan:

Scenario 1 Parkeringsanläggningen i kvarteret Muraren byggs. Korsningarna på Ridvägen utformas vinkelräta eller med reducerad radie. Gång- och cykelvägen flyttas till västra sidan av Ridvägen och Brogatan öppnas för biltrafik.

Scenario 2 Samma trafikstruktur som scenario 1 men Ridvägen stängs för biltrafik på sträckan från Brogatan.

Scenario 3 Samma trafikstruktur som scenario 2 men en infart från E12 till Ridvägen anläggs.

Scenario 4 Samma som i scenario 1 och 3 men med Ridvägen öppen för biltrafik. Alltså innehåller scenario 4 en anslutning från E12 till Ridvägen samt Ridvägen öppen för trafik.

I trafikutredningen framgår att ett genomförande i huvudsaklig överensstämmelse med Scenario 1 med vissa anpassningar av Ridvägen, skyltning och utökade grönljustider vid korsningen V Esplanaden och Ridvägen utgör det bästa alternativet. Se **Bilaga 3**. Med anledning av detta har detaljplan och MKB anpassats efter detta varför övriga alternativ inte utreds närmare.

3.3 Nollalternativet

Nollalternativet innebär att föreslagen detaljplan med dess nuvarande form och syfte inte antas och förverkligas. Befintliga detaljplaner/stadsplaner inom området östra Dragonfältet kommer då initialt fortsatt att reglera markanvändningen.

Inom Kv Muraren finns då outnyttjade byggrätter för bostäder kvar. Det kan även i närtid komma att ske planläggning av kontor inom de angränsande kvarteren Skvadronen och Båtsmannen i enlighet med vad som föreslagits i tidigare planprogram för Östra Dragonfältet.

En utveckling av planområdet baserad på befintliga detaljplaner, har i programskedet bedömts mindre troligt. Detta eftersom Umeås ambition om hållbar stadsförtätning enligt fördjupad översiktsplan för centrala staden anses utgöra en starkare drivkraft i kommunens fysiska planering och den omställning det innebär.

Det förefaller därför i nollalternativet som mer troligt att ny planläggning i stället inleds inom några år. Eftersom samma planeringsförutsättningar gäller även då så får planeringen liknande syfte som föreliggande planförslag. Bebyggelsestrukturer och markanvändning väntas då växa fram i huvudsaklig överensstämmelse med tidigare planprogram. Möjligen har ett parkeringshus hunnit byggas på annan plats till förmån för bostäder eller kontor. Ur detta perspektiv skiljer sig 0-alternativets sannolika framtid och miljöpåverkan väldigt lite från situationen i planförslaget.

Kommentar: Med utgångspunkt från FÖP:ens intentioner, Umeås utvecklingstakt, kommunens strategiska planering och bebyggelseutvecklingen i övrigt bör man reflektera över hur sannolikt det är att befintliga detaljplaner i 20 år till kommer att få styra fortsatt markanvändning i planområdet. Det bedöms inte särskilt troligt varför nollalternativet i MKB medför mycket lika effekter och konsekvenser som planförslaget.

4. Miljökonsekvenser

4.1 Kulturmiljö och bebyggelse

4.1.1 Förutsättningar

Detaljplanen påverkar riksintresse för kulturmiljö och värdekärnan Umeå Dragonregemente. En särskild kulturmiljöstudie har upprättats för att beskriva konsekvenserna av planeringen. Se separat Kulturmiljöstudie i planhandlingarna.

Området kring dragonfältet utgör särskild värdekärna för riksintresset och uppvisar värdefulla stadsplanedrag⁷. Detaljplanen påverkar två före detta stallbyggnader och det gamla sadelmakeriet i norra delen av planområdet. Sadelmakeriet rivs och ersätts med bostäder medan stallbyggnaderna i västra delen av planområdet bevaras och skyddas.

4.2 Trafik

4.2.1 Nulägesanalys

En trafikutredning har genomförts av Trivector med syfte att utreda möjlig trafikstruktur i hela det tidigare programområdet (detaljplan 1-3 i figur 2) resultatrapporten beskrivs de nuvarande förhållandena i korsningen V Esplanaden och Ridvägen. Det framgår att korsningen under rusningstid är högt till mycket högt belastad med nuvarande trafiksituation vilket även bekräftats genom filmanalys och faktiska iakttagelser.

Under perioder med hög trafikbelastning uppstår köer längs vissa av V Esplanadens körfält, längs Ridvägen och längs V Norrlandsgatan. Köerna kan sträcka sig ett eller fler kvarter. Vardagar mellan kl. 15:45 och 17:30 anses vara dygnets högst belastade period när de flesta bilburna åker hem från arbetet och den mest belastade timmen inträffar. Enligt en analys med kapacitetsberäkningsprogrammet CapCal (version 3.9.0.2) framgår att belastningsgraden i vissa körfält är nära 0,9 vilket innebär att 90 % av den teoretiska kapaciteten i en viss relation används redan i dag. Körfälten vilka trafikeras för in och utfart mellan V Esplanaden och Ridvägen visar hög till mycket hög belastning under eftermiddagens rusningstid varför köer uppstår. I de flesta fall stör köbildningen även trafikflödet i angränsande körfält och kan även påverka framkomligheten på angränsande gator.

Enligt tillgängliga mätningar från 2008 och 2013 bedöms trafikflödet på norra delen av Ridvägen från Hovrättsgatan uppgå till ca 4800 ÅDT vilket motsvarar ca 480 fordon under den högst belastade timmen. På sträckan mellan Hovrättsgatan och V Esplanaden är motsvarande relation 6700 ÅDT resp. 670 Fordon/Maxtimme. Se den fullständiga trafikutredningen i **Bilaga 3**.

4.2.2 Trafikens utveckling enligt planförslag

I **Bilaga 3** framgår att de s.k. scenarion 2, 3 och 4 vilka utretts knappas innebär några gynnsammare förhållanden relativt scenario 1 varför planförslaget bygger på scenario 1.

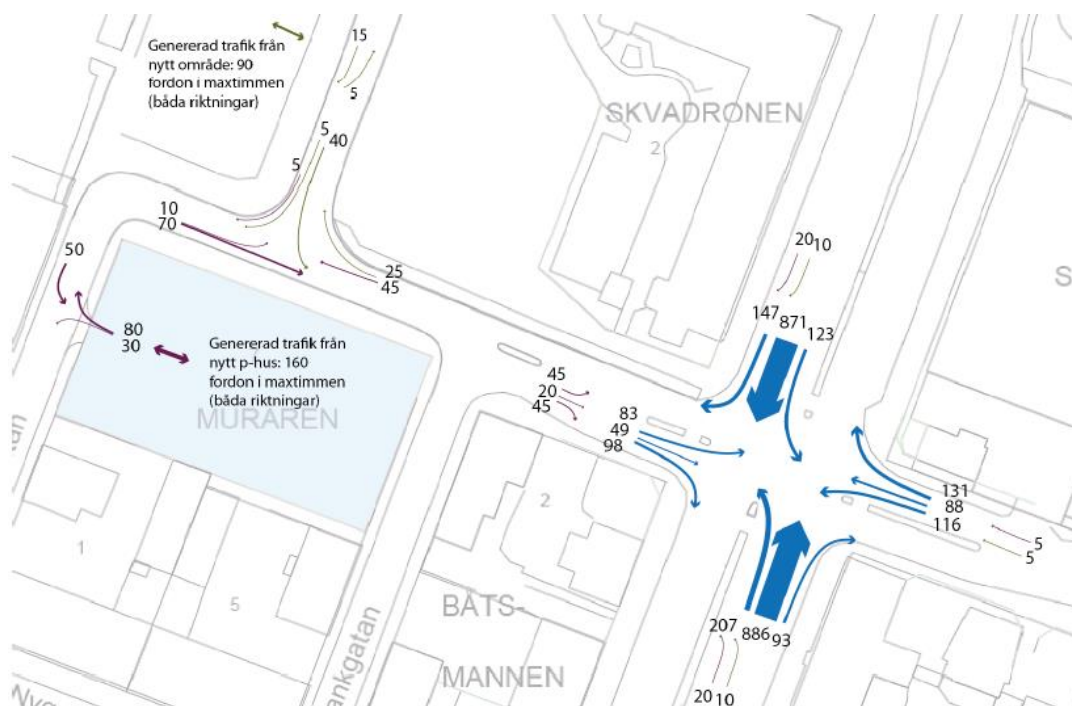
I rapporten föreslås ett antal förbättrande åtgärder vilka anføres kunna förbättra trafiksituationen redan i nuläget. Se Trivectors föreslagna åtgärder i Trafikutredning **Bilaga 3**.

I trafikutredningen framgår att programområdet med dess föreslagna markanvändning genererar en ökad trafikbelastning om 700 ÅDT * från bostäder och verksamheter varav det gissas att omkring 550 ytterligare kommer trafikera sträckan Ridvägen mot Hovrättsgatan och ungefär 500 kommer trafikera sträckan mellan Bankgatan och Västra Esplanaden. Detta bygger på att all utbyggnad enligt tidigare planprogram kommer till stånd vilket även är ansatsen vid definition av miljökonsekvensbeskrivningens tidshorisont. Se **avsnitt 1.5.2**.

* ÅDT = årsdygnstrafik

Parkeringshusets bidrag

Parkeringshuset anges generera ca 1200 ÅDT vilka fördelas på anslutande gator. Under rusningstid väntas totalt 160 bilar i maxtimme angöra och lämna garaget. I **Figur 5** nedan illustreras bedömda körvägar för befintlig trafik blå pilar och gröna respektive lila pilar för tillkommande från bostäder och parkeringshus.



Figur 5, utsnitt ur Trafikutredning (**Bilaga 3**) Trafikflöden maxtimme mellan 16:00 och 17:00 i korsningen mellan Västra Esplanaden och Ridvägen/Västra Norrlandsgatan samt uppskattade tillkommande flöden till följd av nytt p-hus med 300 platser, nya bostäder (6-8000 kvm) och nya verksamheter (10-15000 kvm). (befintlig trafik blå pilar och gröna respektive lila pilar för tillkommande från bostäder och parkeringshus)

Västra Esplanaden belastas med ytterligare ca 1500 fordon ÅDT varav 650 norr respektive söder om korsningen samt 230 genom korsningen mellan Ridvägen och V Norrlandsgatan. Se fördelning av trafiken under högbelastad timme i **Figur 5**.

Vi konstaterar alltså utifrån trafikutredningen att belastningstalen för vissa körfält i korsningen Ridvägen – V Esplanaden slår i taket varför köbildningen ökar succesivt efter planläggning. I **Tabell 1** nedan sammanställs grovt de olika gatuavsnittens procentuella trafikökning enligt Trafikutredning **Bilaga 3**.

Tabell 1, Sammanställning av förväntad trafikökning i respektive gatuavsnitt

Vägsträcka/korsning	Fordon ÅDT Nuläge	Fordon ÅDT enligt trafikutredning	Procentuell ökning
Hovrättsgatan (utfart P-hus till korsningen Nygatan)	1350	1650	22 %
Korsning Hovrättsgatan norrut längs Ridvägen	4800	5500	15 %
Bankgatan	540	Ej utredd	Ej utredd
Ridvägen mellan Hovrättsgatan och Västra Esplanaden	6700	8500	27 %
Västra Esplanaden	23 000 (söder om korsning) 22 500 (norr om korsning) 1370 (korsande Västra Esplanaden)	23 750 (söder om korsning) 23 250 (norr om korsning) 1620 (korsande Västra Esplanaden)	3 % 3 % 18 %

Kommentar: Inom detaljplanens område finns i dag öppna ytor med ca 150-200 parkeringsplatser. Utan tillgänglig information om parkeringsplatsernas omsättningstal konstateras i alla fall att de belastar befintlig trafikapparat inklusive Hovrättsgatan, Ridvägen och Västra Esplanaden redan i dag. I trafikutredningen förutsätts all trafikstring från parkeringshuset vara tillkommande dvs. nettoeffekten beaktas ej. Trafikstringen inkluderar även exploatering av alla detaljplaner 1-3 i programområdet. Med anledning av detta så ger trafikutredningen möjligen en något överskattad trafikprognos som underlag till MKB.

4.2.3 Förslag till åtgärder

Skyddsåtgärder

I Trafikutredningen **Bilaga 3** föreslås ett antal skyddsåtgärder för att dels hålla nere hastigheterna längs Ridvägen, öka säkerheten samt att minska köbildning genom att släppa in trafiken snabbare på V Esplanaden relativt i dag. Åtgärdernas effekter på trafiken är svåra att uppskatta men strävar även till att ge Ridvägen en mer stadsmässig gatukaraktär och att minimera köbildning. Åtgärderna inarbetas i detaljplan.

Försiktighetsmått

Som försiktighetsmått föreslås även justering av gröntider längs V Esplanaden för att reducera köbildning in på Ridvägen. Trafikverket är väghuvudman varför kommunen inte har rådighet i frågan.

4.3 Buller

4.3.1 Förutsättningar

Planområdet påverkas av trafikbuller från Västra Esplanaden i öst, Vännäsvägen E12 i norr samt från gator inom planområdet där Ridvägen står för störst lokalt bidrag. Järnvägen sträcker sig i östvästlig riktning strax norr om Vännäsvägen och bidrar till bullersituationen i planområdet främst med förhöjda maxvärden som följd.

Parkeringshuset får enligt planförslaget utföras i 5 plan varav ett plan under mark. Fasaden får vara öppen i alla väderstreck utom mot söder enligt planförslaget.

Umeå kommun har låtit kartlägga och beräkna buller från väg, tåg, flyg och industri enligt EU-direktiv 2002/49EG och förordning 2004:675 om omgivningsbuller⁸. Med anledning av att trafikutredningen redovisar högre trafikflöden än som använts i kommunens bullerkartläggning har nya beräkningar av nuläget genomförts.

Eftersom det redan tidigt i planeringen framgått att avsteg från huvudregeln (55 dBA Leq vid fasad) fordras så har även beräkningar utförts i ett framtidsscenario med fullt utbyggt planförslag. I det framtida scenariot har även övrig planerad bebyggelse enligt det tidigare planprogrammet beaktats i beräkningarna. I en kontrollberäkning PM1 i **bilaga 2** kontrolleras även vad som händer om övrig bebyggelse i tidigare planprogram uteblir.

Resultaten från beräkningarna och metod redovisas i sin helhet i **Bilaga 2** samt på några av figurerna i följande avsnitt. Som grund för den 3-dimensionella beräkningen och redovisningen ligger ett förslag ur en volymstudie upprättad av White Arkitekter och TM konsult.

4.3.1.1 Allmänt om hälsoeffekter från trafikbuller

Buller är i första hand en hälsofråga. Sömnstörningar på grund av buller kan med tiden ge allvarliga hälsoeffekter. Påverkan på sömn har konstaterats vid ljudnivåer över 45 dB(A) medan risken för högt blodtryck och hjärt-kärlsjukdomar ökar när bullernivåerna överstiger 55–60 dB (dygnsmedelvärde) vid långvarig exponering (utanför fasad med stängt fönster).

Buller kan vara störande och irriterande, vilket kan ge koncentrationssvårigheter och därmed påverka både prestations- och inlärnings-förmågan. Irritation eller störning av trafikbuller är dock inte enbart en fråga om ljudnivå. Människor reagerar mycket olika på ett och samma ljud, vilket också beror på rådande omständigheter och livssituation när man utsätts för ljudet. Även om man inte upplever sig som störd av buller så kan kroppen påverkas negativt ändå. Inom forskningsprogrammet Ljudlandskap för bättre hälsa⁹ har studierna visat nedanstående störningsfördelning i förhållande trafikbullerexponering utanför fasad med stängt fönster.

I områden med måttligt vägtrafikbuller (ej över 60 dB) med tillgång till tyst sida är andelen störda närmare hälften så stor som när tyst sida saknas. Vid höga ljudnivåer (över 60 dB) är dock många störda av vägtrafikbuller trots tyst sida.

	Referens- område	Bebyggelse med tyst sida Ljudnivå, mest exponerad sida			Bebyggelse utan tyst sida Ljudnivå på båda sidor		
Effekten av vägtrafikbuller	<45 dB båda sidor	55 dB	60 dB	65 dB	55 dB	60 dB	65 dB
Allmän störning	3	11	21	38	22	34	57
Störd vila/återhämtning med stängt fönster	4	11	18	31	19	33	45
Störd vila/återhämtning på uteplats/balkong	3	11	21	25	20	26	40

Figur 6, Andel % som störs av vägtrafikbuller. Ljudnivån i översta raden avser dygnsmedelvärde. (Källa: Ljudlandskap för en bättre hälsa⁹)

Miljön kan därför inte per automatik betraktas som god ur miljömedicinsk synpunkt bara för att riktvärden för olika trafikslag innehålls. För vägtrafikbuller är 6 % av exponerade mycket störda redan vid 55 dB(A) vilket är riktvärde som utgör grunden vid nybebyggelse.

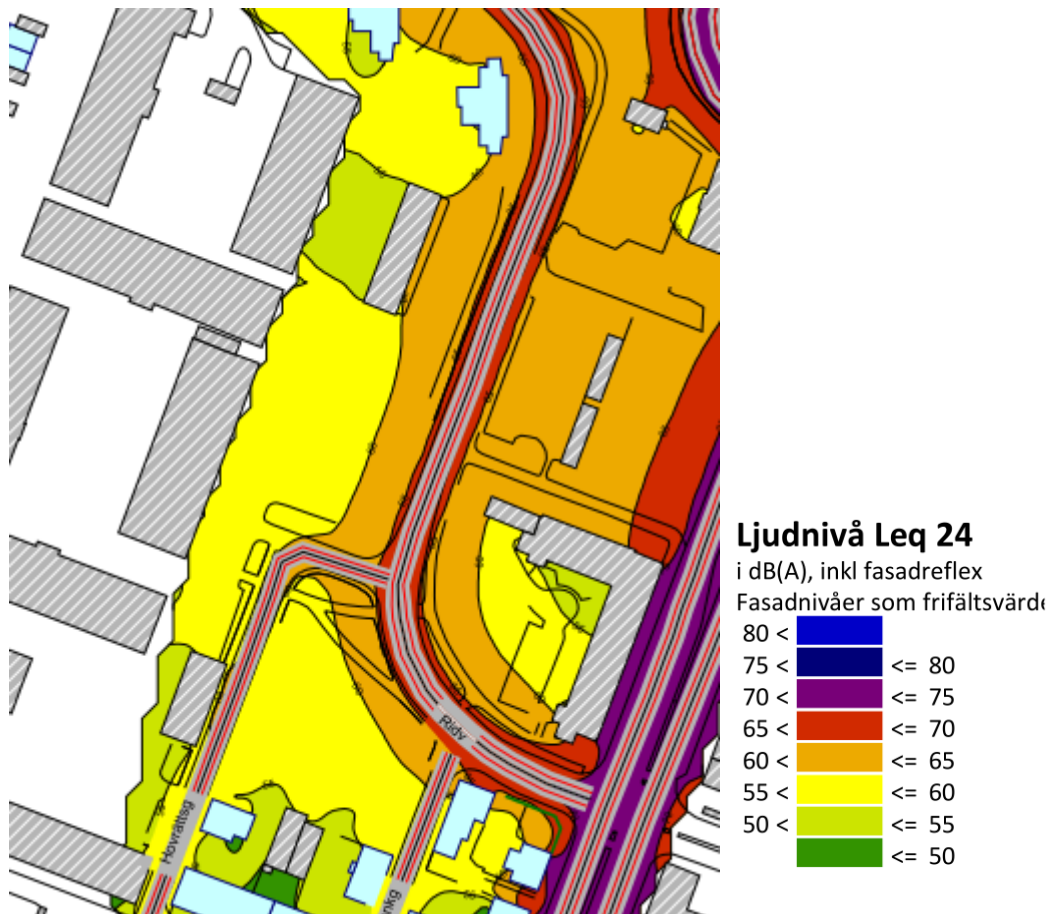
Vid tillämpning av boverkets allmänna råd för byggande i bullerutsatta lägen kan risken för störning och olägenhet för människors hälsa hållas på acceptabla nivåer enligt Boverket. Umeå kommun tillämpar boverkets principer för avsteg vid ny bebyggelse i bullerutsatta lägen. Läs mer om Boverkets avstegsprinciper i **Bilaga 2**.

4.3.1.2 Nya regler

Efter att planförslaget har varit ute på samråd har regeringen beslutat om en förordning som innehåller nya riktvärden för utomhusbuller. De nya riktvärdena träder i kraft den 1 juni 2015. I enlighet med dialog med Länsstyrelsen efter samrådet tas planbestämmelsen om buller bort från plankartan då den efter förordningens ikraftträdande innebär en dubbelreglering. Se även avsnitt 4.3.3.

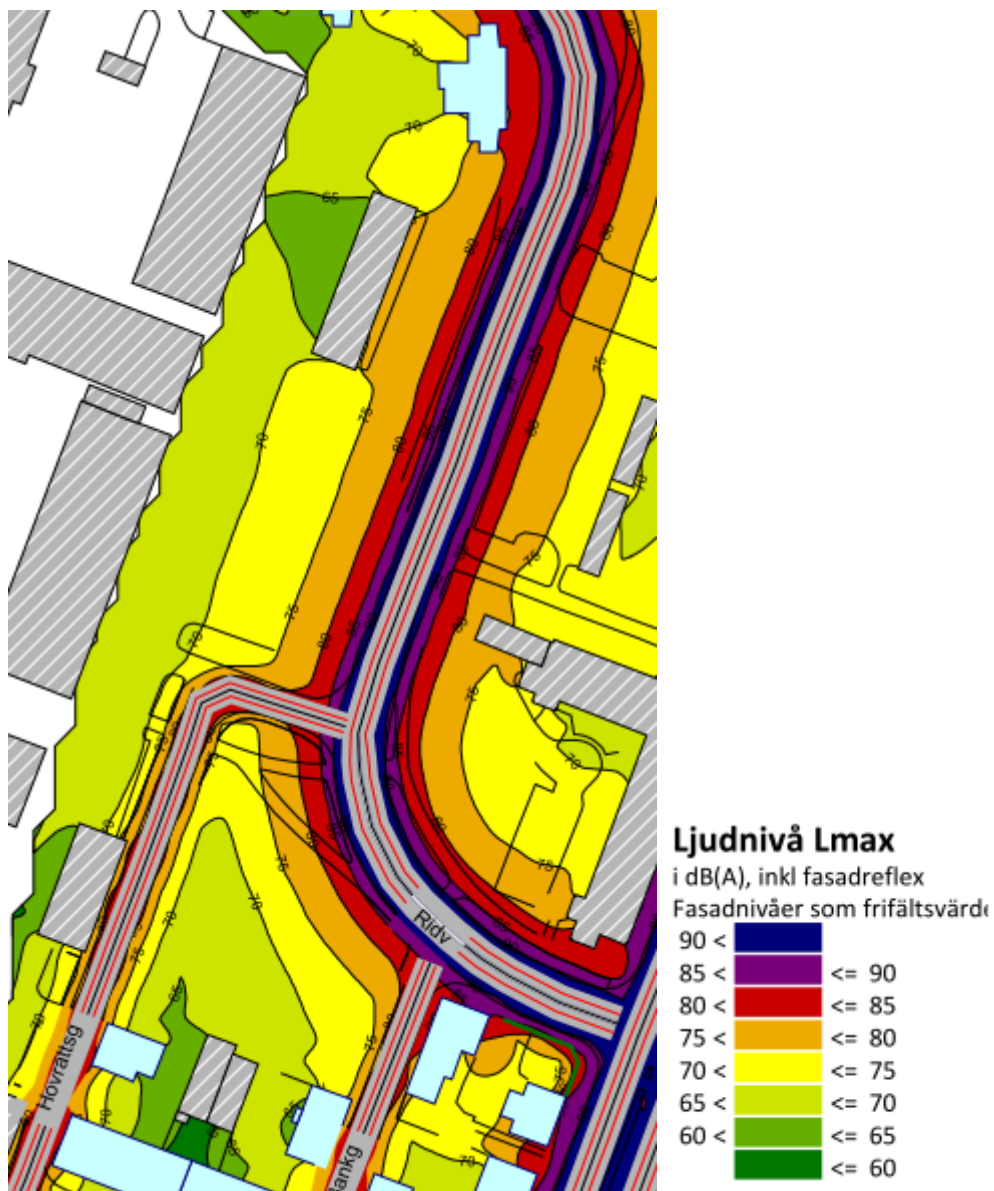
4.3.1.3 Beräknat vägtrafikbuller och buller från järnvägen i dag

Dygnsnedelvärden för vägtrafik redovisas i **Figur 7**. Riktvärdet för trafikbuller på 55 dBA (ekvivalentnivå) kommer att överskridas längs samtliga gatunära fasader i planförslaget. Dygnsnedelvärdena varierar mellan 50–70 dBA med högsta beräknade ljudnivåerna i anslutning till V Esplanaden och Ridvägen.



Figur 7, bullerutbredningskarta med beräknade dygnsnedelvärden för dagens vägtrafik och järnvägstrafik i planområdet. Värdena avser ekvivalenta ljudnivåer 2m ovan mark. Se även karta VJ1 i **Bilaga 2**

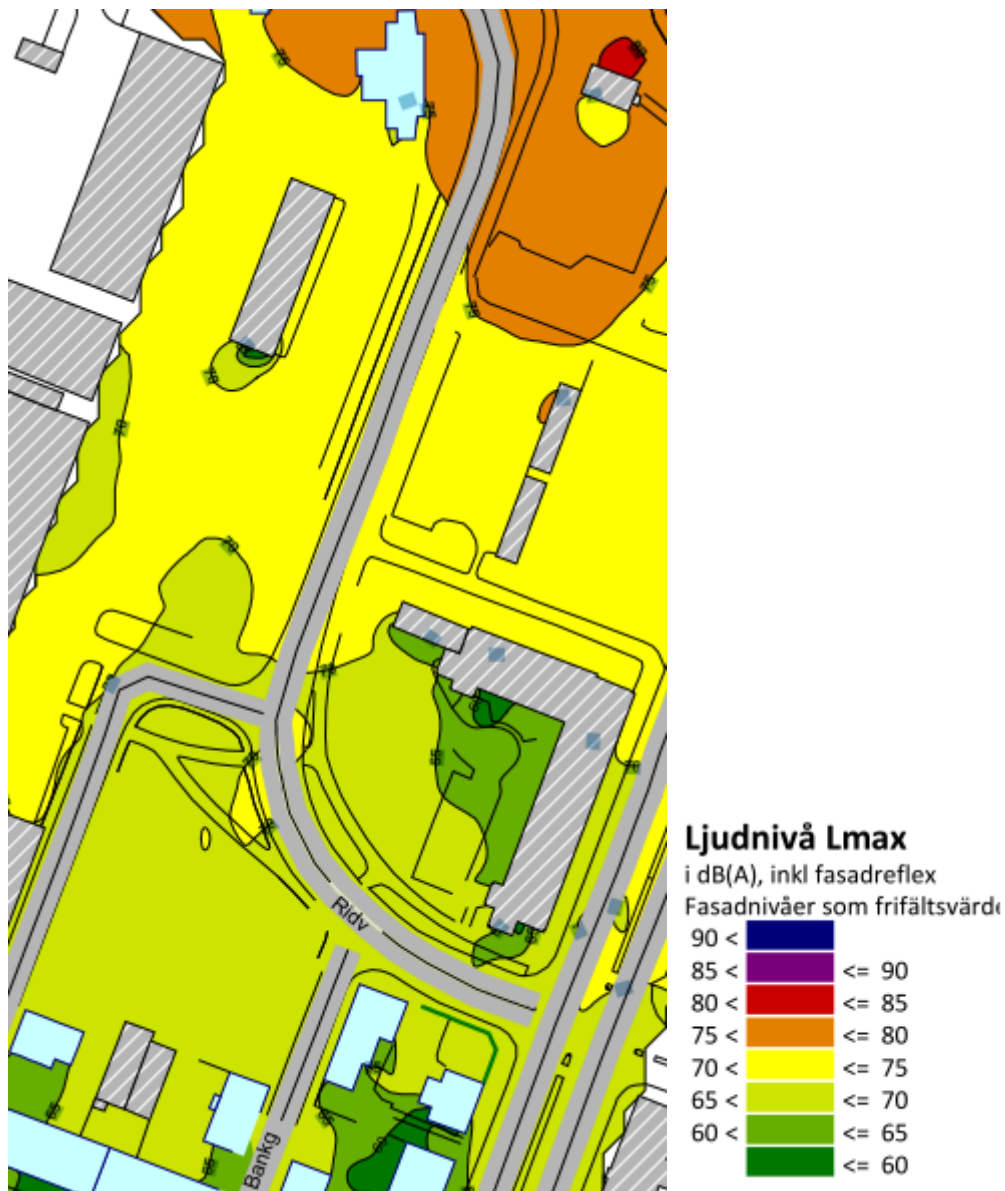
Maxvärde på 70 dBA vid uteplats överskrider också inom planområdets gatunära miljöer. **Figur 8.**



Figur 8, bullerutbredningskarta över beräknade maxvärden för dagens vägtrafik i planområdet. Se karta V101 i **Bilaga 2**

4.3.1.4 Järnvägens maximala ljudnivåer

Nedan presenteras utbredning av järnvägens maximala ljudnivåer eftersom de är relevanta vid nybyggnad av bostäder inom planområdet. Se illustration av maxnivåer från järnvägen i **Figur 9** nedan.



Figur 9, bullerutbredningskarta över beräknade maxvärden 2m över mark från dagens tågtrafik. (Trafikuppgifter har tillhandahållits av TRV. Bullerkällorna d.v.s. tågtyperna har i huvudsak anpassats efter befintliga förhållanden med bl.a. dieselloken som trafikerar aktuell sträcka.)

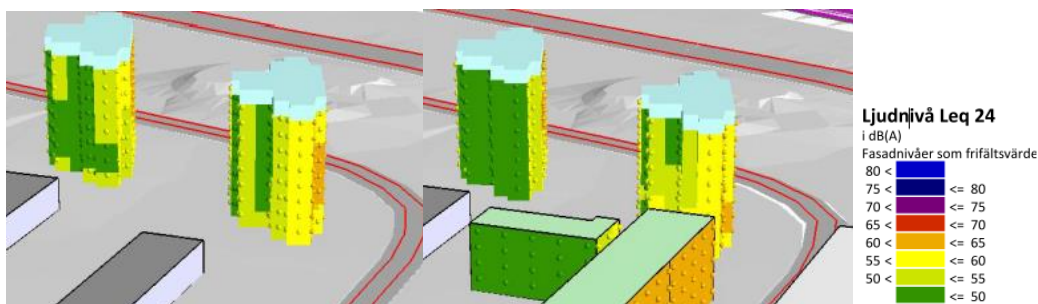
4.3.2 Miljökonsekvenser och försiktighetsmått

4.3.2.1 Trafikbuller och befintlig bebyggelse

De trafikföringar som förväntas enligt **Tabell 1** och till följd av planförslaget genererar mycket små förändringar relativt befintliga ljudnivåer. Trafikökningar på omkring 20 – 30 % ÅDT kan i allmänhet generera mätbar bullerökning om ca 1 dBA. Generellt blir trafikökningarna i de olika gatusnitten i den storleksordningen att några hörbara skillnader inte väntas kunna urskiljas vid befintlig bebyggelse. Detta behöver inte utesluta risken att fler boende kan uppleva störning till följd av succesivt ökande trafik efter hand när planområdet och även tidigare programområde exploaterats.

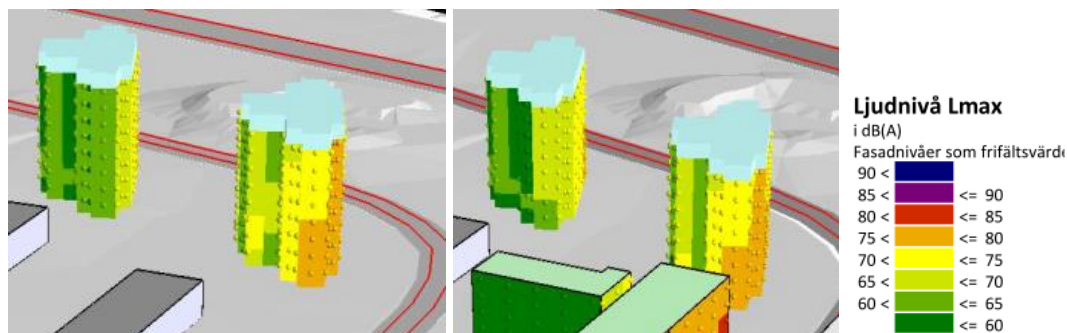
Det som i större utsträckning påverkar befintliga byggnader är de reflektionseffekter vilka väntas kunna uppstå när nya byggnader uppförs i norra delen av planområdet. Där föreligger flera från norr infallande bullerkällor. I planförslaget ökas fasadytan mot befintliga punkthus (bostäder) södra sida samtidigt som vissa bullerkällor skärmas bort. Reflektionseffekten av inkommande ljud från järnväg och väg förändrar därvid ljudlandskapet vid de närmaste punkthusens södersidor på två sätt:

1. Den ekvivalenta ljudnivån orsakad av Ridvägen och V Esplanaden minskar vid punkthusens södra fasader, p g a att de nya byggnaderna i framtiden väntas skärma av buller från V Esplanaden och södra delen av Ridvägen. Jämför i **Figur 10** nedan. (Motsvarande illustreras i på planritning i **Bilaga 2**.) Däremot kan kombinationen av ändrad reflektion och succesivt ökad trafik på sikt ge något förhöjd exponering i de nedre lägenheterna i punkthuset närmast kurvan.



Figur 10, frifältsvärde mot fasad i beräknad ekvivalent ljudnivå från väg och spårtrafik. Bilden till vänster utgör dagsläget och den till höger visar full utbyggnad enligt planförslaget och allmänt mer trafik enligt MKB framtidsscenario.

2. Maxvärdena från tåg påverkar enligt beräkningarna planområdets nya fasader mot norr. En viss reflektion från tillkommande byggnader kan därför öka den maximala ljudnivån mot punkthusens södra fasader vid tågpassager. Detta påverkar främst eventuella oskyddade uteplatser eller balkonger. Buller från Ridvägen och Vännäsvägen kan på samma sätt orsaka ökade maximala frifältsvärden mot punkthusens södra fasader och uteplatser. Se jämförelse i **Figur 10B** nedan.



Figur 10B, frifältsvärde mot fasad maximal ljudnivå från vägtrafik. Till vänster utgör dagläget och till höger med full utbyggnad enligt planförslaget och allmänt mer trafik enligt MKB framtidsscenario.

4.3.2.2 Parkeringshuset

På utsidan i parkeringshusets omedelbara närhet väntas buller från trafik och övriga bakgrundsljud dominera. Det är därför dessa ljud från trafikbuller som förblir dimensionerande för bostäder och förväntad störningsfrekvens från oönskat buller. Parkeringshusets trafikstring är beaktad i presenterade bullerberäkningar. Parkeringshuset bedöms branschligt utfört, inte att riskera orsaka överskridanden av några tillämpbara riktvärden. Följande konsekvenser beskriver därför det anslutande ljudlandskapets förändring med ett parkeringshus.

Vissa typer av golvbeläggning i parkeringsanläggningar kan ge däckstjut i höga toner som kan uppfattas som isolerade ljudhändelser i ljudmiljön. Sådana beläggningstyper, företrädesvis med blank lättrengörbar struktur bör undvikas på friktionsbelastade ytor som snäva kurvor eller där hjulen vrids. Detta ankommer förslagsvis på exploatören som miljöaspekt och försiktighetsmått eftersom valet av golvbeläggning och detaljutformning inte bedöms avgörande i planärendet.

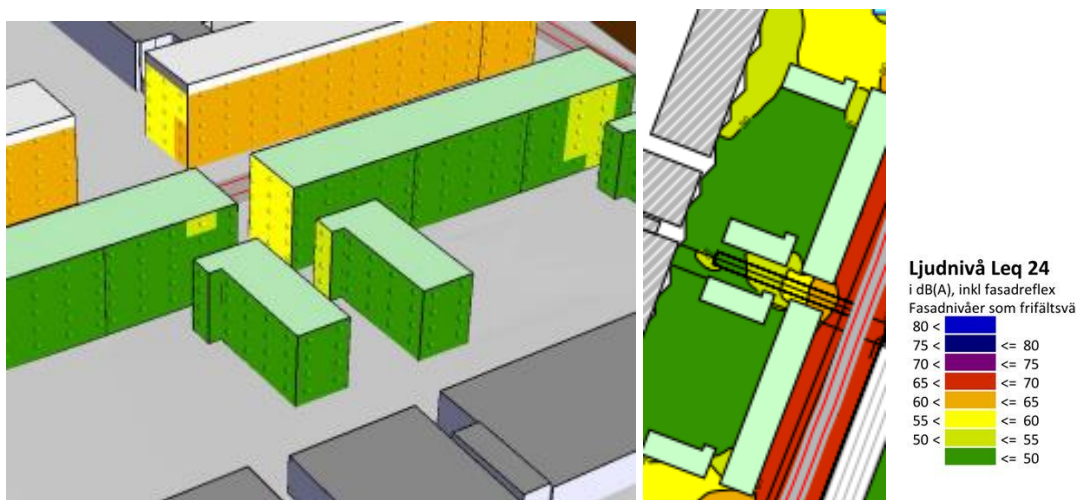
Även signalering och motorljud från rusande motorer kan uppfattas på samma sätt. Särskilt nattetid när allmänna trafikbelastningen är låg kan dessa ljud uppfattas i gatumiljön utanför och i angränsande bostäder med öppet vädringsfönster på exponerad fasad.

Denna typ av ljudhändelser från parkeringshuset bedöms inte vara betydande som miljöpåverkan i planområdet men bör i enlighet med hänsynsreglerna beaktas av exploatör vid kommande projektering och drift. Detsamma gäller när placering av andra ljudkällor avgörs såsom fläktar och eventuella ventilationsanordningar.

4.3.2.3 Ny bostadsbebyggelse

Vi konstaterar att planläggningen medför att fler bostäder än tidigare kommer att exponeras för bullernivåer över grundregeln 55 dBA.

Det framgår av bullerberäkningarna att planerade bostäder med fasad mot Ridvägen kommer att exponeras för relativt höga ljudnivåer upp till 65 dB (A) och att en tyst eller luddämpad sida enligt Boverkets definition därvid måste anordnas mot innergårdar. Planförslagets bebyggelsen har i grunden utformats med en struktur för att möjliggöra detta. De skärmande byggnaderna längs Ridvägen skapar relativt goda förutsättningar för uteplatser med tyst eller luddämpad sida vilket är en förutsättning vid avsteg från huvudregeln 55 dB(A). Vi konstaterar även att innergården och gårdshusen på innergården är belägna i skärmat läge med ganska låg bullerexponering. Se utsnitt i **Figur 11** nedan.



Figur 11, utsnitt från ritn VJ2 3d-vy 3 samt VJ 2 ur **bilaga 2**.

Detta möjliggör ett mer varierat bostadsbestånd även med små lägenheter i planområdet då gårdshusen inte behöver förses med genomgående lägenheter. Det framgår av beräkningarna och **Bilaga 2** att planförslaget möjliggör tillämpning av Boverkets råd om byggande i bullerutsatta lägen både vad gäller ekvivalenta nivåer och maximala nivåer.

Det finns dock några exponerade platser i planområdet vilka i avstegsanalysen fordrar extra uppmärksamhet innan slutlig ytdisponering och planlösningar avgörs. Det är vid byggnadernas hörn mot Ridvägen samt vid kvarterets hörn och öppning mot järnvägen.

Av fasadexponeringsritningarna i **Bilaga 2** framgår att byggnadernas hörn på två sidor kan exponeras för ekvivalenta nivåer mellan 60-65 dB(A) som frifältsvärde och även höga maxnivåer. Detta kan försvåra tillämpningen av villkoren för avsteg från grundregeln eftersom lägenheterna då måste anordnas genomgående med tillgång till luddämpad sida. Sovrum och rum för samvaro även i dubbelxponerade hörnlägenheter bör förläggas mot tyst sida. Det finns dock åtskilliga tekniska åtgärder som kan underlätta uppfyllande av dessa villkor i Boverkets avstegsfall och även för att underlätta disponeringen av planlösningar vid sådana hörnlägenheter. Vi nämner som exempel extern eller integrerad skärm utanför fasad kombinerat med placering av trapphus och minde bullerkänsliga utrymmen som tvättstugor, föreningslokal etc.

Kompletterande bullerberäkningar har utförts i ett scenario utan ny bebyggelse i kvarteret Skvadronen (öster om Ridvägen), se Bilaga 1 PM till **Bilaga 2**. Detta för att illustrera de trafikbuller som beräknas innan en utbyggnad inom kv. Skvadronen som skärm mot Västra Esplanaden är färdigställd. Beräkningarna visar att ekvivalentnivån från väg- och järnvägstrafik på fasader mot Ridvägen blir likvärdig i alternativen med eller utan ny bebyggelse i kv. Skvadronen. Även den maximala ljudnivån från järnvägstrafiken är liknande i alternativen medan maximala ljudnivån från vägtrafik blir lägre vid fasad på Ridvägen om kv. Skvadronen inte byggs ut. En lägre ljudnivå uppstår som en följd av att ljudreflexer från motstående fasader i kv. Skvadronen uteblir.

4.3.2.4 Exponering och värdering av boendemiljön och hälsoeffekter

För att ge en uppfattning om än grov, på vilken upplevd störning från buller som kan uppstå i planens bostadsbestånd så beräknas störningsfrekvensen utifrån Ljodboken, Ljudlandskap för bättre hälsa, se **avsnitt 3.6.1.1**. Med utgångspunkt från däri presenterade forskningsresultat kan mellan 21- 38% av de inflyttade med fasad mot Ridvägen riskera att uppleva en allmän störning från trafikbuller medan 18- 31% riskerar att uppleva en störd vila/återhämtning. Det bör betonas att siffrorna endast gäller boende med fasad mot Ridvägen varför motsvarande siffror för hela planens hela bostadsbestånd i medeltal blir lägre. Detta eftersom en stor del av exponeringen mot mest exponerad fasad ligger under 60 och till och med under 50 dB(A) vid många fasader. Jämför med **Figur 6** i **avsnitt 3.6.1.1**.

Det finns ingen information i planförslaget om fördelning och antal bostadsenheter inom planområdet varför någon beräkning av befolkningsexponering utöver procentsatserna ovan inte har utförts.

Konsekvenser av nya regler under planförslagets beredningstid

Kommunen har valt att tillämpa nya reglerna som trädde i kraft 1 juni 2015 i detaljplan. Skillnaden i miljöpåverkan blir att man med de nya reglerna får bygga mindre lägenheter med exponering för högre ljudnivåer än 55 dB(A) ekvivalent nivå utan att tillgång till en tyst eller luddämpad sida kan anordnas. Detta krävdes tidigare när avsteg från grundregeln 55 dB(A) tillämpades. I aktuell plan

finns utrymme att tillämpa de nya reglerna vilket i någon mån illustrerar den förändrade regelbörda som de nya föreskrifterna medför.

Vid bygglovprövning ska det visas att god inomhusmiljö kan åstadkommas relativt det buller som redovisats i MKB. I praktiken måste därför byggkomponenter och utförande anpassas efter aktuell ljudklass för små lägenheter utan tyst eller ljuddämpad sida. Sökanden ska i sådana fall i lovansökan redovisa vilken teknisk lösning eller ljudklass som ska tillämpas. Prövningen av detta och dimensionering av skyddsåtgärder är möjlig utifrån de beräkningar av ljudnivåer som redovisats i MKB med bilaga.

4.3.3 Förslag till åtgärder

Skyddsåtgärder

Planområdets slutliga bebyggelsestruktur rekommenderas i allt väsentligt utformas i överensstämmelse med de principer för intresseavvägning som framställs i Boverkets rekommendationer⁶ om byggande i bullerutsatta lägen. Planförslaget har enligt bullerkartläggningen **Bilaga 2** utformats för att möjliggöra bebyggelse enligt dessa principer om avsteg vilka också Umeå kommun tillämpat. Planförslaget tillåter skyddsåtgärder där det kan vara befogat vid kvarterets ytterhörn mot Ridvägen och Vännäsvägen. Parkeringshus ska anordnas med tät bullerreducerande fasad mot intilliggande bostäder i söder så ljud från parkeringshusets insida minimeras.

Försiktighetsmått

För att minimera det förväntade antalet störda eller risken för upplevd störning från buller rekommenderas som försiktighetsmått att byggnader som exponeras för ljudnivå högre än 60db(A) ekvivalent ljudnivå bör utföras i minst ljudklass B för trafikbuller inomhus enligt Svensk standard SS 25267:2004. För bostäder som exponeras för ljudnivåer över 55 db(A) ekvivalent ljudnivå och som saknar tillgång till tyst eller ljuddämpad sida ska lovgivaren särskilt beakta vilken ljudreduktion och ljudklass som behövs för att uppnå god inomhusmiljö.

Uteplatser bör anordnas mot innergård även om vissa lägenheter kan komma att förses med ej avskärmande uteplats.

När slutlig utformning och materialval till parkeringshuset avgörs rekommenderas att exploatören beaktar materialval på golvbeläggning samt placering och ljudprestanda på tekniska installationer så externt buller minimeras mot angränsande fasader. Fläktar, utblås eller insug som kan generera externt buller bör inte förläggas på vägg närmast bostäder i söder.

I **bilaga 2** anges ytterligare exempel på åtgärder för att minimera bullerexponering.

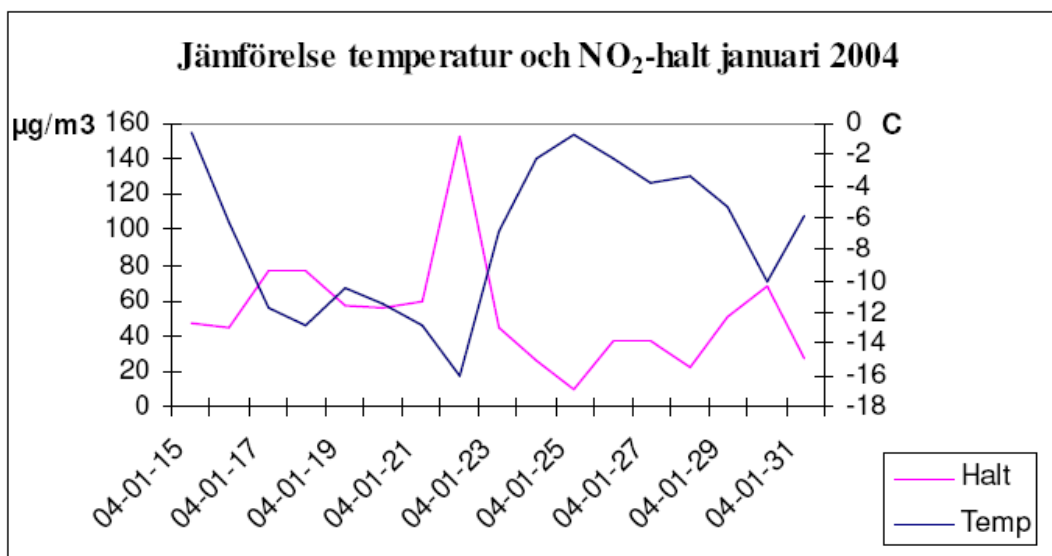
4.4 Luftkvalitet

4.4.1 Allmänt om luftföroreningar och hälsa

4.4.1.1 Förutsättningar och prognos

Anledningen till de höga halterna av luftföroreningar i vissa av Umeås gaturum är utsläpp från trafiken vars effekter tidvis förstärks av väderförhållandena som inversion och s.k. stabil skiktning vilket uppstår under vinterhalvåret när de marknära luftlagren är kallare än ovanliggande luftlager. Den marknära och kallare luften kan då inte stiga varför den vertikala luftomblandningen tidvis är noll eller nära noll. Detta medför att förorening ansamlas i gaturummen och i den urbana bakgrunden.

I **Figur 12** nedan framgår sambandet mellan halten kvävedioxid och temperatur under en mätserie från 2004. Det framgår att inlagringen och därmed halten av kvävedioxid i gatuluften ökar kraftigt när temperaturen sjunker under ca 10- 13 minusgrader C.

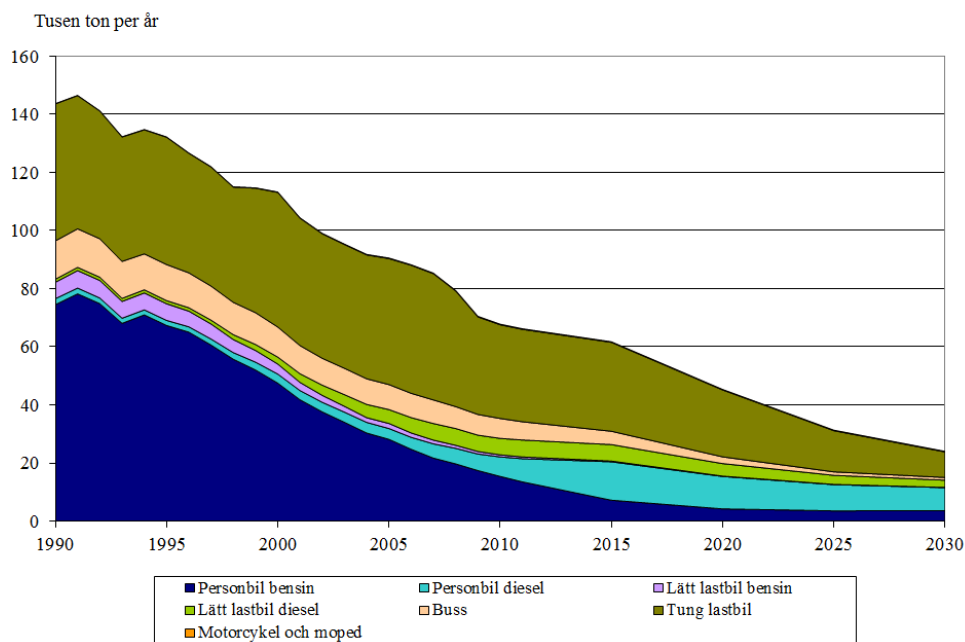


Figur 12, jämförelse av medeltemperatur och NO2- halt under en mätserie i januari 2004.

När det gäller luftföroreningar används ofta indikatorämnen i kombination med föroreningars sammansättning för att värdera exponeringens farlighet. Avgasutsläpp innehåller en cocktail av ämnen med olika egenskaper och man vet relativt bra hur de olika ämnena mängdmässigt förhåller sig till varandra varför det fram tills i dag ansetts mer rationellt att fokusera studier på ett av ämnena i egenskap av indikator.

Inom både arbetsmiljörätt, miljörätt och den institutionella lufthälsosforskningen utgår man därför ofta från kvävedioxid som en indikator för avgaspåverkad luft. Partikelbelastning och damm utvärderas däremot oftare separat eftersom partiklar i högre utsträckning har annat ursprung än avgaser. Partiklar i stadsluften kommer i huvudsak från vägbaneslitage och vinderosion av blottade finpartiklar men även, främst vad gäller de mindre partiklarna, från intransport via atmosfären. I denna MKB anses exponeringen från kvävedioxid och partiklar (PM 10) medföra risk för betydande miljöpåverkan.

Det är flera saker som påverkar framtidens utsläppsprognos. En mycket stor del av den minskning av kväveoxider som förväntas tillskrivs pågående teknikstegring eftersom trafiken väntas fortsätta att öka ännu en tid. Trafikverket uppskattar följande trender avseende emissioner av kväveoxider. De senaste åren har det dock visats att fordonstillverkarna inte klarar utsläppskraven vid verkliga körförhållanden.



Figur 13, uppskattade emissioner av NOx för åren 1990 till 2030 från den svenska vägtrafiken (Håkan Johansson, Trafikverket).

4.4.1.2 Allmänt om hälsoeffekter

Det framställs generellt i litteraturen att det inte kan anses finnas någon bestämd halt när hälsoeffekter uppstår eller omvänt, vid vilken exponering hälsoeffekter inte kan uppstå. Sambanden mellan exponering och hälsoeffekt anses därför vara av linjär karaktär i de flesta sammanhangen. Varje förbättring eller försämring i exponering får därför följdverkningar. Det är dock mycket svårt att i absoluta tal ange vilka hälsoeffekter i art och antal som kommer att inträffa inom en avgränsad population som i ett nytt bostadsområde. Om uppgifter om antal boende och deras allmänna hälsotillstånd saknas kan dock några nyckeltal som framställts från forskningen användas som referens och grov bedömning av hälsoeffekter.

Umeå kommun har i en rapport, Luftföroreningar och hälsa i Umeå¹⁰ författat en kort sammanställning av den vetenskapliga konsensus som kan sägas råda i dag vad gäller sambanden mellan luftföroreningar från fordonstrafik och hälsoeffekter. Rapporten refererar till flertalet vetenskapliga studier om samband mellan exponering och hälsoeffekter. I rapporten framställs en del nyckeltal från vilka man bland annat kan beräkna att antalet för tidiga dödsfall, ökad risk för astma och andra upplevda besvär. Vi återger kort några exempel:

I rapporten refereras till en enkätstudie, GA₂LEN-enkäten 2009, vilken visade att 24 % av tillfrågade i centrala Umeå visade sig vara mycket besvärade och störda av trafikavgaser. I en tidigare enkätstudie ökade andelen som rapporterade sig mycket besvärade med 14 % per 1 µg/m³ haltökning utanför bostaden med utgångspunkt från rådande nivåer. En annan Svensk studie visar att en ökning av årsmedelhalten kvävedioxid utanför bostaden med 10 µg/m³ också ökar risken för vuxna att faktiskt utveckla astma med 50 %. I samma studie visas att vuxna som bor mindre än 50 m från en väg med fler än 8000 fordon/dygn löper 2-3 ggr större risk att utveckla astma än vuxna som bor längre än 50 m från samma väg.

Den sammantagna bilden är att det finns tydliga samband mellan halten kvävedioxid samt partiklar och hälsoeffekter på den exponerade befolkningen. Barn, gamla och personer med luftvägssjukdom är känsligare. I kommunens sammanställning och även i annan facklitteratur anges att förorenad stadsluft kan orsaka hälsoeffekter som insjuknande i astma (både insjuknande och utvecklande av astma), hosta, pip i bröstet, besvär med kärl och hjärta. Det finns även samband med ökat antal sjukhusbesök i utsatta grupper. Effekterna kan te sig som mer eller mindre akuta där pip i bröstet eller astmakänning kan uppstå vid exponering på Umeås belastade platser. Eftersom till exempel astmatiker även kan vara känsliga för kyla och torr luft kan det också troligen påverka graden av upplevda besvär när exponeringen är förhöjd kalla och företrädesvis torra

vinterdagar i Umeå. En studie i Lycksele visade att besök på sjukvårdsinrättningar för astmabesvär ökade signifikant under perioder med höga sothalter.

Det har även i en studie av nyfödda barn i Stockholm (BAMSE-studien) visats att exponering för trafikgenererade luftföroreningar påverkar barns lungfunktion i de tidiga levnadsåren. Barn som bodde på renare platser hade bättre lungfunktion vid fyra års ålder än de som bodde på mer förorenade platser.

I en hälsokonsekvensutredning utförd av Umeå universitet, SMHI och Umeå kommun studerades hälsorisker på förskolor utifrån exponerings-responssamband mellan halten NO₂ och förekomsten av pip i bröstet hos barn på några förskolor i Umeå. Studien visar att barnen på de två förskolor som ligger inom 200 m från en trafikled med mer än 10000 fordon (som i planförslaget) löper 1,3-2,8 % högre risk för pip i bröstet än vid en referensskola på ca 400m avstånd. Den förväntade andelen med betydande påverkan på sin lungfunktion till följd av förhöjd exponering varierar med halten från 1,3 till 1,9% utöver normalförekomst.

De primära källorna till ovanstående redovisas i kommunens rapport Luftföroreningar och hälsa i Umeå ¹⁰.

4.4.1.3 Miljökvalitetsnormerna

Miljökvalitetsnormens gränsvärden är inte absoluta i den bemärkelsen att överskridanden i en viss omfattning kan tillåtas. Nedan redovisas miljökvalitetsnormerna för kvävedioxid och partiklar PM 10.

Miljökvalitetsnorm (MKN) för kvävedioxid (SFS 2010:477)

För att skydda människors hälsa får kvävedioxid inte förekomma utomhusluft med mer än i genomsnitt:

1. 90 mikrogram per kubikmeter luft under en timme (timmedelvärde),
2. 60 mikrogram per kubikmeter luft under ett dygn (dygnsmedelvärde),
3. 40 mikrogram per kubikmeter luft under ett kalenderår (årsmedelvärde)

Timmedelvärdet får överskridas 175 gånger per kalenderår förutsatt att föroreningsnivån aldrig överskrider 200 mikrogram per kubikmeter luft under en timme mer än 18 gånger per kalenderår.

Dygnsmedelvärdet får överskridas sju gånger per kalenderår

Miljökvalitetsnorm partiklar (PM₁₀) (2010:477)

För att skydda människors hälsa får partiklar inte förekomma i utomhusluft med mer än i genomsnitt:

1. 50 mikrogram per kubikmeter luft under ett dygn (dygnsmedelvärde) och
 2. 40 mikrogram per kubikmeter luft under ett kalenderår (årsmedelvärde).
- Det värde som anges i första stycket 1 får överskridas 35 gånger per kalenderår.

På samma sätt som gäller för riktvärden för buller så garanterar inte underskridande av miljökvalitetsnormerna en god luftmiljö.

4.4.1.4 *Situationen längs V Esplanaden vid planområdet*

Längs med Västra Esplanaden öster om planområdet överskrids miljökvalitetsnormen (MKN) för kvävedioxid. Miljökvalitetsnormen för partiklar (PM₁₀) överskreds för första gången under 2013 efter en ökande trend sedan 2010. Eftersom planförslaget genererar ökad trafik och därmed risk för överskridande av norm längs V Esplanaden så beskrivs nuvarande situation även där. I **Bilaga 4** biläggs en förenklad känslighetsanalys för planens påverkan på luften vid V Esplanaden.

I **Bilaga 1** sammanställs i en nulägesbeskrivning luftmätningar för kvävedioxid (NO₂) och partiklar (PM₁₀) från Västra Esplanaden och i planområdet. Det framgår i **Bilaga 1** att miljökvalitetsnormerna för kvävedioxid har överskridits sedan år 2006 längs V Esplanaden men att halterna avtagit de senaste åren 2012 och 2013. Dessa år var uppmätt årsmedelhalt lägre än miljökvalitetsnorm medan uppmätta extremvärden för dygn och timme fortfarande visade på överskridanden. Halterna gick upp igen 2014. En ovanligt mild vinter år 2012, med medelvintertemperatur 3-5 grader högre än normalt, medförde gynnsammare luftomblandningsförhållanden än normalt och kan ha bidragit till haltnedgången vilken var mest påtaglig det året. Införandet av förbud för tung genomfartstrafik längs V Esplanaden samt succesiv förnyelse av fordonsflottan kan också ha bidragit till lägre halter. I **Bilaga 4** biläggs en förenklad känslighetsanalys för planens påverkan på luften vid V Esplanaden. Den visar att planens haltbidrag av kvävedioxid till V Esplanaden alltså är mindre än 1 µg/m³.

Föroreningsituationen vad gäller partiklar (PM 10) fordrar framgent större uppmärksamhet i och med 2013 års överskridande. Partikelhalterna kan dock temporärt stiga till mycket höga värden vid vissa ogynnsamma förhållanden varför sambandet med fordonstrafik och temperatur inte är lika tydlig som för kvävedioxid. Vanligast är att partikelbelastningen är som högst under senhösten när dubbdäcken monteras och under vårvintern när gator och vägar torkar upp och sopas.

4.4.1.5 Planområdet

Eftersom kommunens luftberäkning 2011 har visat sig vara inaktuell avseende trafikmängder så har nya luftberäkningar för nuläget utförts med hjälp programmet SIMAIR. De nya beräkningarna redovisas i **Bilaga 1**. Beräkningar har också utförts i samma gatusnitt som mätstationen längs V Esplanaden i syfte att kunna jämföra och korrigera och kalibrera beräknade värden mot de faktiska uppmätta värdena. Detta ökar säkerheten i beräknade resultat och metoden har även använts tidigare av bland annat SMHI och kommunen själva. Denna kvalitetssäkring av beräkningarna har skett i samråd med SIMAIR-programvarans upphovsperson SMHI. Metoden för kvalitetssäkring beskrivs i **Bilaga 1**.

Beräkningarna visar att halterna av kvävedioxid och partiklar är lägre inom planområdet än vid V Esplanaden och att halterna ligger under samtliga miljökvalitetsnormer.

4.4.2 Effekter

Kommentar: I **Bilaga 1** kommenteras en del osäkerheter som rör beräkningsmetoden. Vid denna typ av spridningsberäkningar används s.k. emissionsfaktorer vilka anger varje fordonstyps utsläpp vid en respektive tidpunkt. På senare tid har deklarerade utsläppsprestanda för NO_x, främst på dieslbilar euro 4,5 och 6 kommit att ifrågasättas relativt verkliga körförhållanden. I en norsk studie *NO2-utslipp fra kjøretøyparken i norske storbyer*¹¹ konstateras att utsläppen i verkligheten inte minskat lika mycket som kunnat förväntats utifrån strängare utsläppskrav och de deklARATIONER tillverkarna ger ut för att möta nya utsläppskrav. Kökörning, stadskörning och kallt klimat ökar utsläppen relativt de standardiserade körcykler som ligger till grund för godkända utsläppsdeklARATIONER. Problemet i kombination kallt väder bedöms i norska städer kunna fördröja uppfyllandet av miljökvalitetsnormen för NO₂ med minst 5 år jämfört med prognos enligt HBEFA-modellen.

Liknande förutsättningar råder i Umeå (subarktiskt klimat) varför ovanstående klart kan utgöra ytterligare osäkerheter i beräknade resultat och då främst för prognosen för år 2020. I denna MKB har antagits att beräknat resultat enligt HBEFA-modellen och SIMAIR efter korrigering visar resultat med acceptabel kvalitet i sammanhanget. Vid korsläsning stämmer resultaten även väl med tidigare prognoser från bl.a. SMHI och Umeå Kommun.

Kvävedioxid

Beräkningarna i **Bilaga 1** visar förändringar i luftkvalitet ca år 2020 om detaljplanen genomförs och att övrig planering fortsätter enligt tidigare planprogram. Resultat och förändringar avseende halten kvävedioxid i gaturumsluft har sammanställts i **Tabell 2** nedan.

Tabell 2, sammanställning över beräknade halter NO₂ längs utvalda gatuavsnitt i nuläget samt planförslaget ett gynnsamt år ca 2020. Skillnaden mellan nuläge och år 2020 med utveckling enligt detaljplan och MKB framtidsscenario redovisas som differens i kolumnen "diff" med fet text.

Beräknat halt NO ₂ i gaturum	Årsmedelvärde (µg/m ³)			Dygnsmedelvärde (98 percentil, µg/m ³)			Timmedelvärde (98 percentil, µg/m ³)		
	nuläge	plan	diff	nuläge	plan	diff	nuläge	plan	diff
Ridvägen början (från Hovrättsg - V Esplanaden)	13	13	0	37	36	-1	58	52	-6
Ridvägen	9	12	+3	26	33	+7	46	48	+2
V Esplanaden S (söder om korsning m Ridvägen)	32	20	-12	70	47	-23	99	69	-30
V Esplanaden N (norr om korsning m Ridvägen)	34	20	-14	76	46	-30	112	66	-46
Hovrättsgatan	11	8	-3	31	23	-8	54	37	-17*
MKN	40			60			90		

*Parkeringshusets diffusa utsläpp på 0-5 µg/m³ kalla vinterdagar är inte beaktat se avsnitt 4.4.3.

Beräkningen visar med V Esplanaden som referens att nedåtgående halter i kan väntas fram till år 2020 och därefter. Resultaten indikerar att överskridanden av miljökvalitetsnorm längs V Esplanaden vid gynnsam till normal meteorologi och liknande trafik blir allt mer sällsynt omkring år 2020. Osäkerheter i fordons

deklarerade utsläppsprestanda medföra att överskridanden kan förväntas ytterligare några år¹¹.

Känslighetsanalys Västra Esplanaden

Med anledning av att V Esplanadens miljökvalitetsnorm påverkas av planen så har en känslighetsanalys upprättats, se **Bilaga 4**. I känslighetsanalysen frångår vi SIMAIR grundmodell med viss förinställd data. Känslighetsanalysen visar på ett mer nyanserat sätt vilka halter som kan förväntas när bland annat väderförhållanden och fordonsflottans verkliga och inte deklarerade emissionsutveckling vägts in. Bland annat jämförs hur metrologidata för ett ogynnsamt, normalt, och ett gynnsamt år påverkar halter och miljökvalitetsnorm. Det används äldre emissionsdata för att simulera den fördröjda teknikstegring som har noterats hos fordonsparken och vi använder faktiska mått på gaturummen. För att illustrera situationer som kan inträffa fram till 2020 har även år 2017 beräknats. Trafikmängderna har även skruvats upp en aning i prognosen 2020 för att erhålla ett säkert resultat. Resultaten kan därför skilja sig lite från tidigare beräkningar i SIMAIR och SMHIs tidigare grundmodell för V Esplanaden.

Det framgår att planområdets haltbidrag längs V Esplanaden alltjämt är mindre än 1 µg/m³ varför i realiteten inte några mätbara förändringar kan förväntas. Det kan dock konstateras att så länge trafik i samma storleksordning som i dag genererar emissioner av NO₂ och NO_x i gaturummen så föreligger en haltsituation som är ytterst känslig för ogynnsamma väderförhållanden även efter år 2020. Väder kan vi inte påverka. Med tanke på hur extremvärdena betar sig vid ogynnsam väderlek är den enda framtida regulatören därför att åstadkomma en avsevärd reduktion av emissioner om halttopparna (överskridanden) ska kunna kapas stadigvarande. Emissionsminskningen bedöms inte med säkerhet kunna förväntas från enbart teknikstegringen varför en varsam begränsning av trafikmängderna också kontinuerligt bör övervägas. Åtminstone måste anfordrad emissionsreduktion åstadkommas under de känsligaste förhållandena om det säkert ska kunna garanteras att inga ytterligare överskridanden sker mellan åren 2020- 2030. Emissionsutvecklingen fram till 2030 borgar dock i allmänhet för haltsituationer vilka är betydligt mindre känsliga för ogynnsamma väderförhållanden eftersom det kan förväntas lägre halter i gaturummet.

Känslighetsanalysen visar att miljökvalitetsnorm för dygn och timme överskrids vid Västra Esplanaden år 2017. Om år 2020 får ett kallt vinterhalvår med ogynnsamma omblandningsförhållanden överskrids miljökvalitetsnormen även då avseende dygnsmedelvärde och timmedelvärde medan årsmedelvärdet kan innehållas.

Ridvägen

Beräkningen ger dock vid hand att den allmänna nedgången till fulla kompenseras längs Ridvägens från korsningen Hovrättsgatan och norr ut. Där visar beräkningen i stället haltökning år 2020 om ca 3 µg/m³ som årsmedelvärde och ökade extremvärden med ca 7 µg/m³ kvävedioxid som dygnsmedelvärde 98 percentil.

Vid beräkning av haltökningar av kvävedioxid år 2017 (med ökad trafikmängd om 650 ÅDT på V Esplanaden) blir för samtliga väderförhållanden haltökningen mindre än 1 µg/m³. Detta för både årsmedelvärden och extremvärden.

Partiklar (PM₁₀)

Resultat och förändringar avseende halten partiklar (PM₁₀) i gaturumsluft har sammanställts i **Tabell 3** nedan.

Beräknat halt PM ₁₀ i gaturum	Årsmedelvärde (µg/m ³)			Dygnmedelvärde (90 percentil, µg/m ³)		
	nuläge	plan	diff	nuläge	plan	diff
Skede						
Ridvägen början (från Hovrättsg - V Esplanaden)	16	18	+2	28	30	+2
Ridvägen	13	16	+3	22	27	+5
V Esplanaden S (söder om korsning m Ridvägen)	26	27	+1	47	47	0
V Esplanaden N (norr om korsning m Ridvägen)	25	26	+1	48	46	-2
Hovrättsgatan	14	14	0	24	22	-2
MKN	40			50		

Tabell 3, sammanställning över beräknade halter PM₁₀ längs utvalda gatuavsnitt i nuläget samt planförslaget ca år 2020. Skillnaden mellan nuläge och år 2020 med utveckling enligt detaljplan och MKB framtidsscenario enligt tidigare planprogram redovisas som differens i kolumnen "diff" med fet text.

Beräkningarna visar på små förändringar av halten partiklar (PM₁₀) i de olika gaturummen. En haltökning enligt **Tabell 3** kan förväntas längs Ridvägen relativt i dag. Haltökningen tillskrivs ökad trafik och den förslutning av gaturummet planen medför. Beräkningen indikerar ingen ökad risk för överskridanden av miljökvalitetsnorm i planområdet eller längs V Esplanaden relativt nuvarande nivåer.

Den översiktliga känslighetsanalys, **Bilaga 4**, med beräkning av partikelhalten (PM 10) på Västra Esplanaden visar att om 2017 är ett kallt år, likt 2011, kommer miljökvalitetsnormen för dygnsmedelvärde att överskridas för många dygn. Även under normala temperaturer ligger dygnsmedelvärdet fortsatt nära miljökvalitetsnormen och ska därför mätas regelbundet. Eftersom partiklar är starkt väderberoende så föreligger fortsatt risk för överskridande likt det som inträffade år 2013.

4.4.3 Miljökonsekvenser

Upplevd störning

Vi kan utifrån beräknade halter och tidigare enkätstudier uppskatta att i storleksordningen ca 5-10 % av de inflyttade kan komma att känna sig störda av fordonsavgaser. Det kan jämföras med (GA2LEN-enkäten) som visar att 24 % av de som tillfrågades i andra delar av centrala Umeå var störda år 2009. Vad som upplevs som störande är individuellt. Benägenheten att uppleva störning kan minskas av flertalet andra faktorer såsom tillgång till god utemiljö, andelen gröna inslag samt den subjektiva upplevelsen av den egna bostaden. Planförslaget lämnar goda förutsättningar till avskärmad uteplats med angränsande friytor vilket kan kompensera för upplevd störning. Störningen kan öka väsentligt om avgaser kommer in bostaden exempelvis genom ventilation varför detta ska undvikas.

Förväntade hälsokonsekvenser

Situationen och exponeringen i planområdet kommer att likna den på andra platser i centrala Umeå. Där är hälsobelastningen från avgaser trots nedåtgående trend för NO₂, fortsatt förhöjda år 2020. Befolkningsexponeringen i planområdet kommer att öka eftersom området i dag inte inrymmer några bostäder. Detta blir även ett följdresultat av förtätningsstrategin som är en del av grunden till planförslaget och av FÖP för centrala stan.

Antalet konkreta hälsoeffekter som faktiska astmabesvär eller självupplevda besvär med pip i bröstet hos de inflyttade är både svårt att bestämma och kan riskera att vilseleda om de hålls för exakt sanning och anges i absoluta tal. Utifrån studier som framställs i tidigare avsnitt om påverkan på barn och vuxna kan vi, om än grovt, försöka uppskatta utvecklingen i planområdet år 2020:

Andelen vuxna som riskerar att insjukna i astma kan förväntas vara förhöjd med 2-3 ggr på grund av närheten till gator med mer än 8000 fordon. (Luftföroreningar och hälsa i Umeå¹⁰). Avståndet till Ridvägen är mindre än 50m och till V Esplanaden 150m. I Sverige är denna grundfrekvens typiskt 2-3 nya fall av astma bland 1000 personer och år.

Hos barn i åldrarna 8-10 år och som bott i planområdet större delen av livet kan nedsatt lungfunktion hos 1,5% av barnen förväntas. Detta med anledning av beräknade halten NO₂ 12µg/m³ utanför bostad¹². (reducerad forcerande utandningsvolym under 1 sekund efter full inandning).

Ingen av de befintliga bostäderna i planförslagets direkta närhet exponeras enligt beräkningen för förhöjda halter kvävedioxid vid full utbyggnad år 2020.

Parkeringshuset

Nettotillskottet av parkeringar är ca 150 parkeringsplatser jämfört med de 300 som ligger till grund för trafikstringen i luftberäkningarna. Det alstrade trafiken bedöms belasta gatumiljön i väsentligt högre grad än diffust läckande avgaser från öppna fasader vilket planförslaget medger. Det beräknade lokala bidraget från ca 8500 fordon längs Ridvägen utanför parkeringshuset uppgår till ca 7 µg/m³ som årsmedelvärde. Parkeringshuset anses därför inte som diffus utsläppskälla kunna påverka beräknat årsmedelvärde för PM 10 och NO₂ i gatumiljön.

Eftersom det under maxtimme väntas genereras ca 160 fordonsrörelser i parkeringshuset bedöms det diffusa läckaget kunna öka då. Under sommarhalvåret bedöms läckageeffekten vara mycket marginell. Den bedöms vara knappt mätbar i gatunivån eftersom luftblandningen, i synnerhet runt större huskroppar är bättre än vid lägre temperatur på vinterhalvåret. Kalla vinterdagar vid tendens till inversion bedöms därför läckaget ut till gatumiljön potentiellt kunna vara som störst. Emissionerna förstärks av att andelen kallstarter ökar. Längs Hovrättsgatan bedöms effekten under maxtimme kunna uppgå till storleksordningen ca 0- 5 µg/m³ NO₂. Mot Ridvägen och Bankgatan uppskattas haltbidraget bli mindre än vid angöringen

4.4.4 Förslag till åtgärder

Skyddsåtgärder

Till skydd för människors hälsa och mot risken för upplevd störning rekommenderas att friskluftsintag för bostäder mot gaturummet förbjuds. Friskluftsintag ska placeras där förekomsten av orenheter i luften är som lägst exempelvis i taknivå eller avskild plats med motsvarande luftkvalité. Skyddsåtgärd bör säkerställas i planbestämmelse.

Försiktighetsmått

Bostadsområdets slutliga utformning bör omfatta rikligt med gröna inslag och anordnade friytor på innergårdarna. Lägenheter bör ha tillgång till uteplats mot innergård. Biltrafik och synlig parkering bör minimeras på innergårdarna.

5. Miljömål och etappmål

Riksdagens har antagit 16 miljömål i arbetet med hållbar utveckling och på regional nivå är miljömål framtagna av Länsstyrelsen¹³. Utöver de har Umeå kommun som ett komplement till nationella- och regionala mål antagit lokala miljömål¹⁴.

De miljömål som bedömts relevanta i miljöbedömningen av programförslaget är:

- God bebyggd miljö
- Frisk luft

I Umeå kommuns lokala miljömål anges profilområden som bedöms särskilt viktiga eller intressanta. Ett av profilområdena är "en attraktiv boendemiljö" som bland annat karaktäriseras av att staden är tät och upplevs spännande med insprängda grönområden och vackra parker.

För god bebyggd miljö redovisas lokala mål gällande bebyggelse, grönsstruktur, transporter, buller och avfall.

De lokala miljömål som blivit inaktuella på grund av pågående uppföljningsarbete redovisas inte enskilt i denna miljöbedömning. Intentionerna med målen beaktas och redovisas likväl då de helt eller delvis är inarbetade i Umeå kommuns fördjupade översiktsplan för de centrala stadsdelarna. Umeå kommuns lokala miljömål för frisk luft anges inte något utöver det nationella miljömålet.

5.1 God bebyggd miljö

Planförslaget kommer att förändra den bebyggda miljön i närområdet. Befintlig bebyggelse kompletteras och bildar gårdar och kvarter samt förtätar stadsmiljön. En tät stad är något som karakteriserar en attraktiv boendemiljö enligt Umeå kommuns lokala miljömål. Att anlägga områden med blandade funktioner uppfyller det behov som finns i vardagen och går i linje med "en god vardagsmiljö" vilket är en av de preciseringar som miljömålet innehar. Planförslaget innebär att gång- och cykelstråk knyts samman. Förändring av gång- och cykelnätet medför bättre anslutning till omgivande gång- och cykelnät vilket leder till ett mer effektivt och säkrare stråk.

Uppförande av kontor, bostäder samt en parkeringsanläggning kommer medföra mer trafik genom området och medför ökade bullernivåer. Umeå kommuns lokala miljömål för buller är att antalet människor som utsätts för buller överstigande beslutande riktvärden ska minska. I planområdet ökar andelen som exponeras. Bullernivåerna bedöms med föreslagen markanvändning öka men inte medföra någon hörbar skillnad vid befintlig bebyggelse.

För att minimera störningar från buller i den byggda miljön har planens struktur anpassats efter Boverkets rekommendationer om byggande i bullerutsatta lägen⁶.

Umeå kommuns lokala miljömål för transporter anger att motorfordonstrafiken mätt per invånare ska minska i Umeå tätort. Planförslaget ökar trafiken lokalt med kan på sikt med förverkligande av FÖP inbjuda till bättre och miljövänligare resvanor.

5.2 Frisk luft

Planförslaget kommer att medföra förändringar av trafikstrukturen och trafikflödet inom planområdet samt närområden. Nya bostäder, kontor och anläggande av ny parkeringsanläggning kommer generellt medföra ökade trafikflöden i och genom området samt leda till ökad köbildning vissa tider på dygnet. Köbildningen kan leda till förhöjda halter under maxbelastad timme.

I trafikutredningen framgår att planområdet med föreslagen markanvändning genererar ökad trafik med omkring 650 -700 fordon ÅDT längs V Esplanaden. Beräkningar visar att nedåtgående halter av kvävedioxid i allmänhet kan väntas fram till år 2020. Känslighetsanalysen visar att miljökvalitetsnorm för dygn och timme överskrids vid Västra Esplanaden år 2017. Om år 2020 får ett kallt vinterhalvår med ogynnsamma omblandningsförhållanden överskrids miljökvalitetsnormen även då avseende dygnsmedelvärde och timmedelvärde medan årsmedelvärdet kan innehållas.

Längs Ridvägen från korsningen Hovrättsgatan och norrut visar beräkningar på en viss haltökning av kvävedioxid och partiklar (PM 10) om detaljplanen och övrig bebyggelse enligt tidigare program genomförs. Beräkningarna visar däremot inte på någon ökad risk för överskridande av miljökvalitetsnormerna i planområdet eller längs V Esplanaden jämfört med nuvarande halter.

Som en följd av planförslaget kommer befolkningsexponeringen att öka. Ingen av de befintliga bostäderna i planförslagets direkta närhet exponeras enligt luftberäkningar för förhöjda halter kvävedioxid vid full utbyggnad av enbart detaljplan eller planprogram år 2020.

6. Uppföljning och övervakning

Detaljplanen med bestämmelser bedöms möjliggöra föreslagna skyddsåtgärder mot buller och luftförorening. Uppföljning av föreslagna åtgärder och försiktighetsmått i denna MKB ankommer, när planen vunnit lagakraft på fastighetsägare och exploatör. Byggnadsnämnden utför lämplighetsprövning vid lovgivning enligt detaljplan.

Övervakningen av försiktighetsmåttens syfte och funktion ankommer på fastighetsägaren vid förvaltning av fastigheten. Tillsynsmyndigheterna bedriver tillsyn.

Mätning av luftkvaliteten på Västra Esplanaden kommer fortsätta i kommunens regi minst tills miljökvalitetsnormen stadigvarande kan visas uppfyllas.

7. Källor

1. Översiktsplan Umeå kommun, Fördjupning för de centrala stadsdelarna, antagen 29 augusti 2011
2. Umeå kommun parkeringsprogram, fastställt av kommunstyrelsen november 2013
3. Umeå kommun, Åtgärdsprogram för att uppfylla miljökvalitetsnormen för kvävedioxid i Umeå, godkänt 27 augusti 2007
4. Umeå kommun, Åtgärdsprogram för att uppfylla miljökvalitetsnormen för kvävedioxid, uppföljningsrapport 2013
5. Umeå kommun, Åtgärdsprogram mot buller 2013-2018, antagen 26 augusti 2013
6. Boverket Allmänna råd 2008:1, Buller i planeringen – Planera för bostäder i områden utsatta för buller från väg- och spårtrafik, 2008
7. Länsstyrelsen Västerbotten, Centrala Umeå och f.d. regementet I 20, en kulturmiljö av riksintresse, 2009
8. Umeå kommun, Rapport Bullerkartläggning 2012, Tyréns 2012-06-15
9. Göteborgs Universitet, Chalmers och Stockholms universitet, Ljudlandskap för en bättre hälsa, 2007
10. Umeå kommun, Rapport luftföroreningar och hälsa i Umeå, 2012
11. Transportekonomiska institut, Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning, NO2-utslipp fra kjøretøyparken i norske storbyer
12. Lars Modig, Bertil Forsberg, Yrkes- och miljömedicin Umeå Universitet, Hälsoriskbedömning av fordonsavgaser vid lokalisering av förskolor i centrala Umeå
13. www.miljomal.se
14. Umeå kommun miljö mål, antagna 2008-05-26

Övriga källor

Naturvårdsverkets Luftguiden, Handbok om miljökvalitetsnormer för utomhusluft, Handbok 2011:1 Utgåva 1 Januari 2011, sid 116
 Gunnar Omstedt, SMHI och Lars Burman, SLB-analys, Beräkningar av kvävedioxidhalter vid några gator i Umeå åren 2014 och 2020 med och utan miljözon

Umeå kommun

Luftutredning Östra Dragonfältet

Malmö/Umeå 2014-06-27

Luftutredning Östra Dragonfältet

Datum	2014-05-15		
Uppdragsnummer	1320004971		
Utgåva/Status			
1	<i>Utkast intern granskning</i>	<i>Samrådshandling</i>	<i>2014-05-15</i>
2	<i>Slutlig</i>	<i>Samrådshandling</i>	<i>2014-06-27</i>

Gustav Edvinsson
Uppdragsledare

Sanna Sorvoja
Handläggare

Gustav Edvinsson
Granskare

Ramboll Sverige AB
Skeppsgatan 5
211 11 Malmö

Telefon 010-615 60 00
Fax 010-615 20 00
www.ramboll.se

Unr 1320004971 Organisationsnummer 556133-0506

Innehållsförteckning

1.	Inledning	1
1.1	Bakgrund	1
1.2	Syfte och metod.....	2
1.3	Avgränsning	3
2.	Förutsättningar	3
2.1	Indata och underlag	3
2.2	Bakgrundshalter och lokala förhållanden	4
3.	Bedömningsgrunder	5
4.	Nulägebeskrivning	6
4.1	Mätningar.....	6
4.2	Beräkningar.....	9
5.	Konsekvenser av nollalternativ	10
6.	Effekter och konsekvenser av utbyggnadsalternativ	10
7.	Osäkerheter	11

Bilagor

1 Figurer med beräknad spridning av NO₂ (exporterat som shape-fil från SIMAIR korsning med korrigerade värden) samt figurer med beräknad spridning av PM10

Luftutredning Östra Dragonfältet PM

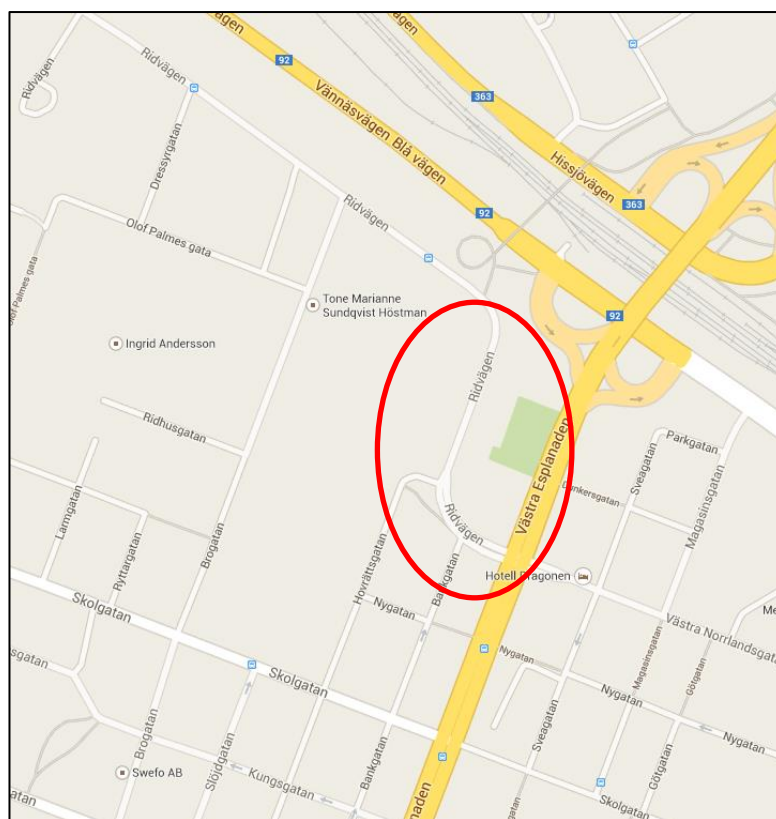
1. Inledning

1.1 Bakgrund

Denna PM avser en studie av luftföroreningar i nuläge och efter utbyggnad av stadsdelen Östra Dragonfältet i Umeå enligt ny detaljplan och tidigare planprogram. PM utgör underlag för detaljplanens miljökonsekvensbeskrivning.

Studien är genomförd av Ramböll Sverige AB på uppdrag av Umeå kommun.

Utredningsområde för studien av luftföroreningar framgår av **figur 1** nedan.



Figur 1 Utredningsområdet för studie av luftföroreningar

1.2 Syfte och metod

Syfte med studien är att simulera dagens och framtida nivåer av luftföroreningar inom planområdet Östra Dragonfältet samt utreda huruvida miljö kvalitetsnorm och kraven för god luftmiljö uppfylls.

Halterna kvävedioxid och partiklar har beräknats mha SMHI:s beräkningsverktyg SIMAIR. Modellen ger möjlighet att identifiera platser där luftföroreningshalterna förväntas vara höga och kan ligga nära MKN. Beräkningarna har gjorts som gaturumsberäkningar där man tar hänsyn till instängningseffekter från omgivande hus. SIMAIR använder OSPM-modellen i gaturumsberäkningar.

Syftet med SIMAIR är att samla den information som påverkar luftföroreningshalterna längs vägarna i en kommun till en beräkning. Där inbegrips bakgrundshalter, meteorologi, trafikvolym och fordonssammansättning samt en rad andra faktorer som avgör hur höga halterna kan förväntas bli vid en viss väg. Till detta kopplas avancerade spridningsmodeller. SIMAIR är således ett verktyg för att bedöma föroreningshalten i vägars närhet, dvs där trafiken utgör den huvudsakliga lokala källan och där meteorologin påverkar. Modellen tar även hänsyn till att den framtida fordonsflottan enligt vedertagna prognoser förväntas släppa ut mindre luftföroreningar än dagens.

Läs mer om SIMAIR:

<http://www.smhi.se/Professionella-tjanster/Professionella-tjanster/Miljo-och-klimat/Luftmiljo/simair-luftkvalitet-vid-vagar-1.2362>

Det kan finnas brister i modellberäkningar, till exempel i indata (emissioner, bakgrundshalter osv) och i själva modellerna. Därför är det viktigt att jämföra beräkningsresultaten med mätdata från lokala förhållanden om det är möjligt. I detta fall har beräkningsresultat med förutsättningar från år 2012 jämförts med mätdata från 2012 vid Västra Esplanaden. Närmare bestämt i det snitt av V Esplanaden där luftmätning sker i gaturummet. Jämförelsen visar att det finns en skillnad mellan uppmätta och beräknade resultat för dygnmedelvärde och timmedelvärde för NO₂. De beräknade värdena är lägre än de uppmätta värdena och kvoten mellan värdena kan användas som korrigeringsfaktor för att öka säkerheten i resultaten. För dygnsmedelvärde beräknas korrigeringsfaktorn 1,5 och för timmedelvärde blir den 1,7. Beräknat årsmedelvärde är samma som uppmätt, dvs. korrigeringsfaktor 1,0.

Metodiken för korrigering är i aktuellt ärende godkänd av beräkningsmetoden och simuleringsprogrammets upphovsperson SMHI. Det finns mer information om metodiken till exempel i rapporten *'Beräkningar av kvävedioxidhalter vid några gator i Umeå åren 2014 och 2020 med och utan miljözon'*. I den rapporten har samma korrigeringsmetod använts av SMHI själva. I rapporten redovisas korrigeringsfaktorer från åren 2007, 2008 och 2010. Det framgår att dygnsmedelvärdet de olika åren ska korrigeras med 1,4-1,6 och att

timmedelvärde ska korrigeras med 1,6-1,7. Däremot redovisas en något högre korrigeringsfaktor för årsmedel 1,2 år 2010 samt 1,3 2008 och 2007 än som beräknats i denna PM för år 2012. SMHI meddelar att SIMAIR beräkningsmodell har justerats sedan miljözonsrapporten skrevs och anser att resultaten för årsmedelvärde inte behöver korrigeras.

Ingen korrigering har visats vara nödvändig avseende beräkning av partikelhalter PM_{10} .

1.3 Avgränsning

De luftföroreningar som studeras är partiklar (PM_{10}) och kvävedioxid (NO_2). Resultaten av beräkningarna har jämförts med miljö kvalitetsnormerna.

Studien av luftföroreningar avgränsas geografisk i enlighet med **figur 1**.

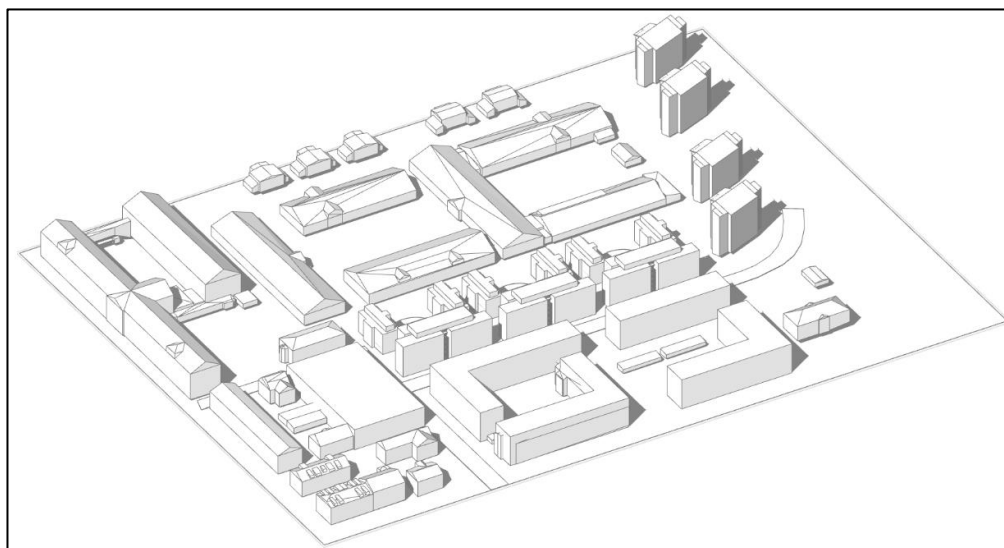
Eftersom detta PM främst tjänar som resultatredovisning utifrån en vedertagen och godkänd beräkningsmetod (SIMAIR) vilken tillhandahålls av SMHI så väljer vi att inte utföra någon fördjupad utvärdering av resultaten eller ytterligare validering av metoden än som redan framställts.

2. Förutsättningar

2.1 Indata och underlag

Till uppdraget har följande indata och underlag leverats:

- Trafikutredning för Östra Dragonfältet Umeå (Trivector)
- Kompletterande trafikflöden för nuläge och framtid från Umeå Kommun och Trivector.
- Befintliga mätningar och beräkningar av luftkvaliteten vid V Esplanaden i Umeå
- Volymstudie första versionen med utbyggnad enligt tidigare programförslag enl **figur 2**



Figur 2 En första illustrerad volymstudie enligt tidigare planprogram, White Arkitekter, 2014

2.2 Bakgrundshalter och lokala förhållanden

SIMAIR behandlar luftföroreningar på tre nivåer – regionalt, urbant och lokalt. De regionala och urbana halterna är förinställda bakgrundshalter (framräknade och övervakade av SMHI och berörda kommuner) och det är endast de lokala halterna som går att anpassa genom inställningar av mätplatsens egenskaper. Se **tabell 1**. Den meteorologiska indata, som används i spridningsberäkningen, kommer från SMHI databaser och avser senast tillgänglig data för mätår 2012. Meteorologidata för år 2020 utgår från SMHI prognos.

Tabell 1 Indata för beräkning av nuläge

Nuläge	ÅDT	Hastighet	Gaturumsbredd	Hushöjd
V:a Esplanaden	23000	40	25	12/12
Ridvägen (början mot V Esplanaden)	6700	40	9	5/0

Tabell 2 Indata för beräkning av planförslaget med full utbyggnad enligt tidigare planprogram.

Framtiden ca år 2020	ÅDT	Hastighet	Gaturumsbredd	Hushöjd S/N
V:a Esplanaden	23750	40	25	12/12
Ridvägen (början mot V Esplanaden)	8500	40	15	10/10

3. Bedömningsgrunder

För att bedöma luftkvaliteten jämförs beräkningsresultaten med miljökvalitetsnormen (MKN) för respektive ämne.

Regeringen har utfärdat en Luftkvalitetsförordning (2010:477) om miljökvalitetsnormer (MKN) för utomhusluft. Normerna syftar till att skydda människors hälsa och miljön samt att uppfylla krav som ställs genom vårt medlemskap i EU. Enligt Miljöbalken 5 kap 2 § ska miljökvalitetsnormer ange de *"föroreningsnivåer eller störningsnivåer som människor kan utsättas för utan fara för olägenheter av betydelse eller som miljön eller naturen kan belastas med utan fara för påtagliga olägenheter och som inte får överskridas eller underskridas efter en viss angiven tidpunkt eller under en eller flera angivna tidsperioder"*.

För infrastruktur användas oftast kvävedioxid, NO₂ och partiklar som indikatorer, varför denna studie avser dessa ämnen. Det är också NO₂ som utgjort Umeås historiska överskridanden av normerna och periodvis dåliga stadsluft. MKN framgår från **tabell 1**.

Tabell 3 MKN för kvävedioxid och PM₁₀

Förorening	Medelsvärdesperiod	MKN-värde (µg/m ³)	Antal tillåtna överskridanden per kalenderår
NO₂	Timme	90	175 h
	Dygn	60	7 dygn
	År	40	
PM₁₀	Dygn	50	35 dygn
	År	40	

Miljömål och andra referenser används inte som bedömningsgrund till denna studie. Jämförelsen sker enbart mot miljökvalitetsnormerna. Konsekvenser samt övriga lokala aspekter och resonemang som följd av resultatet i denna PM beskrivs närmare i miljökonsekvensbeskrivningen. Antal tillåtna överskridanden per kalenderår, t.h. i tabellen är ett nytt och tydligare sätt att definiera normgränsvärdena vilka i SIMAIR och denna PM anges som percentilvärden. Ex. 98 percentil dygnsmedelvärde kvävedioxid gäller för 98 % av alla årets 365 dygn = 358 dygn. Det gör att överskridanden av normgränsvärdet kan tillåtas 365-358= 7dygn.

4. Nulägebefskrivning

4.1 Mätningar

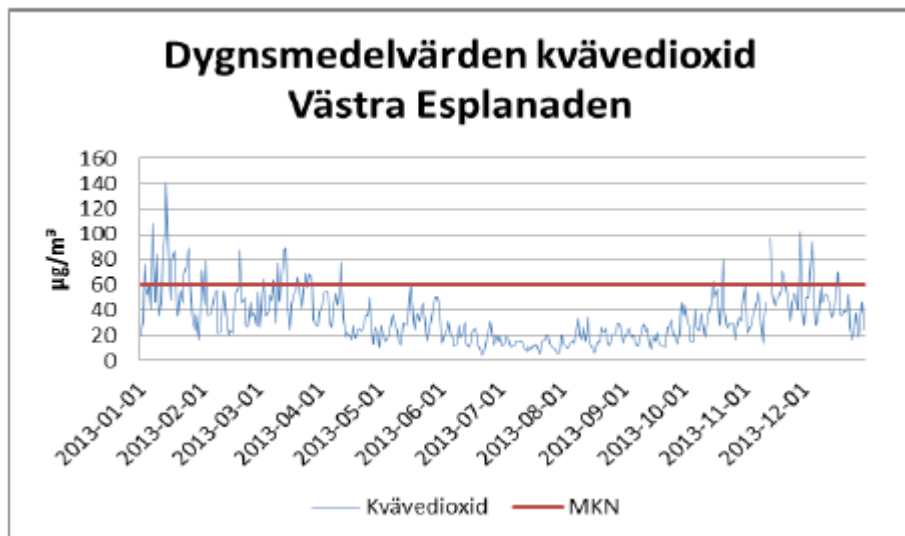
Kvävedioxid, NO₂

Umeå kommun har genomfört luftkvalitetsmätningar under flera år med avseende på bland annat kvävedioxid och partiklar. Resultaten finns sammanställda i en serie rapporter från 2003 och framåt. Den senaste rapporten "Luften i Umeå, Sammanställning av mätningar vid Västra Esplanaden 2013", publicerades under beredningen av aktuellt planärende och denna PM. Rapporterna redovisar värden enligt **tabell 4** nedan. Tabellen visar resultaten på Västra Esplanaden, som ligger nära planområdet. Vid beräkning av korrektionsfaktorer har kontrollberäkning av halter utförts i samma gatusnitt som den mätstation vars värden redovisas i **tabell 4** nedan. Med anledning av att V Esplanaden använts som gaturumsreferens vid korrigering så beskrivs förhållandena nedan.

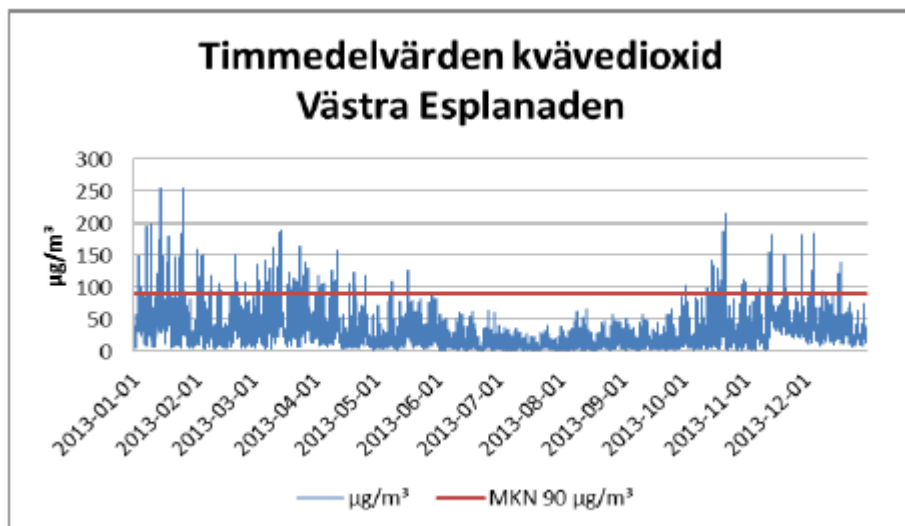
Tabell 4 Uppmätta årsmedelvärden, dygns- och timmedelvärden för NO₂ på Västra Esplanaden år 2006 till 2013 Källa: SMHI miljözonutredning samt rapportserien Luften i Umeå, Umeå kommun.

År	Årsmedel µg/m ³	dygnsmedelvärden (98-percentil µg/m ³) / antal dygn med halter över norm		timmedelvärden (98- percentil µg/m ³) / antal dygn med halter över norm	
2006	42.1	82.5	53 dygn	100.5	286 h
2007	43.8	90.5	62 dygn	119.0	567 h
2008	41.6	78.4	41 dygn	109.4	433 h
2009	42.1	100.8	59 dygn	119.0	574 h
2010	45.0	92.1	67 dygn	120.9	609 h
2011	40.3	131.6	64 dygn	161.4	747 h
2012	32.4	75.1	26 dygn	101.2	253 h
2013	34,5	*	37 dygn	*	415 h
MKN	40 µg/m ³	60 µg/m ³ (max 7 dygns överskridanden)		90 µg/m ³ (max 175 h får överskridas/år)	

*Percentilvärden är inte angivna i 2013 års luftrapport från Umeå kommun. Se **figurer 3 och 4** nedan avseende mätserie 2013.



Figur 3 Utsnitt ur kommunens Luftrapport 2013, Dygnsmedelvärde kvävedioxid V Esplanaden.



Figur 4 Utsnitt ur kommunens Luftrapport 2013, Timmedelvärde kvävedioxid V Esplanaden.

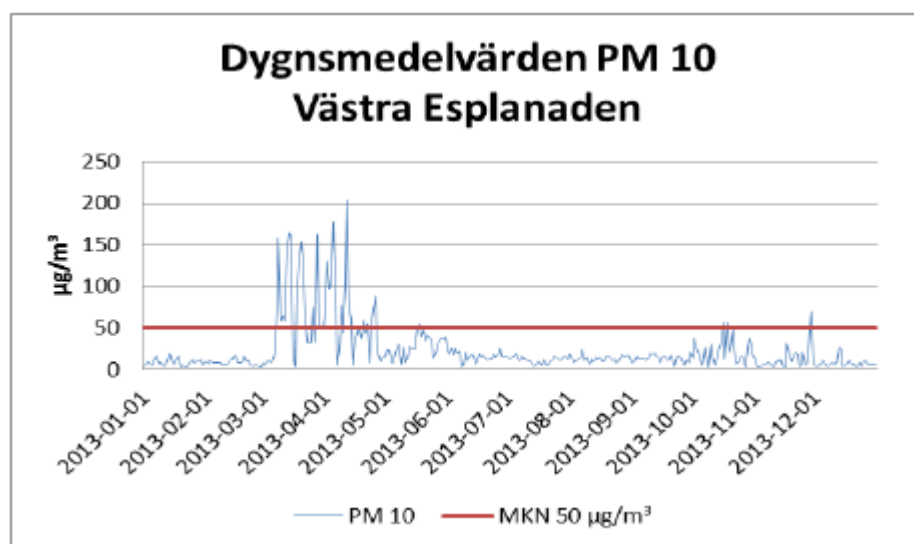
Avseende kvävedioxid har timmedelvärden och dygnsmedelvärden konstant överskridits sedan 2006. Antalen timmar och dygn med överskridande halter åren 2012 och 2013 är betydligt färre än åren 2006-2011. Detta avspeglas även i lägre årsmedelvärden för perioden. Mätningar längs V Esplanaden visar att MKN för årsmedelvärdet kvävedioxid har innehållits åren 2012 och 2013.

Partiklar, PM₁₀

Avseende partiklar innehålls MKN sedan år 2006 förutom sista mätåret 2013 där MKN för dygnsmedel över 50 µg/m³ överskreds 39 dygn jämfört med normens tillåtna 35 dygn. Se **tabell 5** och **figur 5**.

Tabell 5 Uppmätta årsmedelvärden samt antal dygn där halterna PM₁₀ var högre än normgränsvärdet 50 µg/m³. Källa: Luften i Umeå, Umeå kommun

År	Årsmedelvärde (µg/m ³)	Antal dygn över norm
2006	28,7	34 dygn
2007	26,6	25 dygn
2008	25,4	28 dygn
2009	22,2	33 dygn
2010	19,3	17 dygn
2011	21,2	26 dygn
2012	21,2	28 dygn
2013	23,9	39 dygn
MKN	Högst 40 µg/m ³	Högst 35 st dygn med halter över 50 µg/m ³



Figur 5 Uppmätta dygnsmedelvärden PM 10, år 2013, utsnitt ur *Luften i Umeå*, Umeå kommun 2013.

4.2 Beräkningar

Simair-beräkningar för planområdet har gjorts även för nuläget med anledning av att Trivectors trafikutredning i planområdet indikerat ökad trafik längs Ridvägen de senaste åren. Rapporten redovisade ett något högre trafikflöde längs Ridvägen än som var känt sedan tidigare varför nuläget har reviderats. Resultaten tillsammans med miljökvalitetsnormerna redovisas i **tabell 6** och **7**. Beräkningsnittet är uppdelat i två punkter, en för vardera sidan om vägen. Resultatet visas som medelvärdet av de två punkterna. Resultaten visar halter på en höjd av 2 meter över marken.

Tabell 6 Beräknade och korrigerade NO₂-halter för nuläge

NO ₂ (µg/m ³)	Årsmedelvärde (µg/m ³)	Dygnsmedelvärde (98-perc) (µg/m ³)	Timmedelvärde (98-perc) (µg/m ³)
Ridvägen (början)	13	37	58
Ridvägen	9	26	46
Västra Esplanaden S	32	70	99
Västra Esplanaden N	34	76	112
Hovrättsgatan	11	31	54
MKN	40	60	90

Vid Västra Esplanaden överskrider både dygnsmedelvärde och timmedelvärde för NO₂. De beräknade och korrigerade resultaten har utifrån metoden en god överensstämmelse med mätningarna från samma år 2012 jf.m. **tabell 4**.

Tabell 6 Beräknade PM₁₀-halter för nuläge

PM ₁₀ (µg/m ³)	Årsmedelvärde (µg/m ³)	Dygnsmedelvärde (90-perc) (µg/m ³)
Ridvägen (början)	16	28
Ridvägen	13	22
Västra Esplanaden S	26	47
Västra Esplanaden N	25	46
Hovrättsgatan	14	24
MKN	40	50

Längs Västra Esplanaden visar beräkningarna att miljökvalitetsnorm för PM₁₀ dygnsmedelvärde riskerar överskridas. År 2013 konstaterades också i ett överskridande med 4 dygn. Beräkningens överensstämmelse med mätningar längs V Esplanaden år 2012 kan utifrån metoden betraktas som acceptabel.

5. Konsekvenser av nollalternativ

Nollalternativet har inte utretts eller värderats i denna PM eftersom det mest troligt ansetts innefatta en bebyggelseutveckling som liknar planförslaget. Nollalternativet beskrivs och motiveras på följande kortfattade sätt:

Nollalternativet framställs närmare i MKB men bygger på att aktuell detaljplan inte antas. Detta möjliggör fortsatt bebyggelseutveckling där befintliga planer med byggrätter i området kan nyttjas för ny bebyggelse de närmaste åren. En sådan utveckling baserad på befintliga detaljplaner, har i programskedet bedömts mindre troligt. Detta eftersom Umeås ambition om hållbar stadsförtätning enligt fördjupad översiktsplan för centrala staden, både hos kommun och fastighetsägare, anses utgöra en starkare drivkraft i den fysiska planeringen relativt intresset för det gamla planbeståndet.

Det förefaller därför i nollalternativet som mer troligt att ny planläggning i stället inleds inom några år med liknande syfte som föreliggande planförslag. Bebyggelsestrukturer väntas växa fram i huvudsaklig överensstämmelse med tidigare planprogram. Möjligen har ett parkeringshus hunnit byggas på annan plats. Ur detta perspektiv skiljer sig 0-alternativets sannolika framtid väldigt lite från situationen i planförslaget.

6. Effekter och konsekvenser av utbyggnadsalternativ

Beräknade halter av NO₂ och PM₁₀ för framtiden (ca år 2020) tillsammans med miljö kvalitetsnormerna redovisas i **tabell 5** och **6**. Beräkningssnittet i gatumiljön är uppdelat i två punkter, en för vardera sidan om vägen. Resultatet visas som medelvärde av de två punkterna. Resultaten visar halter på en höjd av 2 meter över marken.

Beräknad spridning inom området (kvartersmark även med ytor utanför gatumiljön) redovisas i bilder se **bilaga 1**. Beräkningar för kvartersmark och spridning har utförts med SIMAIR korsning vilket betyder att hänsyn inte har tagits till byggnaders avskärmning, instängande och i vissa fall genom turbulens omblandande effekt. Vi vill därför göra läsaren uppmärksam på att halterna som SIMAIR redovisar i **bilaga 1** är lägre än de mer rättvisande värden som framställs i tabeller nedan. Kartorna i bilagan redovisas endast för att ge en grov uppfattning om föroreningarnas spridningsförhållanden i de olika fallen och extremvärdena. Se **bilaga 1**.

Tabell 7 Beräknade och korrigerade NO₂-halter för planförslagets framtid ca år 2020

NO ₂ (µg/m ³)	Årsmedelvärde (µg/m ³)	Dygnsmedelvärde (98-perc) (µg/m ³)	Timmedelvärde (98-perc) (µg/m ³)
Ridvägen (början)	13	36	52
Ridvägen	12	33	48
Västra Esplanaden S	20	47	69
Västra Esplanaden N	20	46	66
Hovrättsgatan	8	23	37
Brogatan	8	23	38
MKN	40	60	90

Tabell 8 Beräknade PM₁₀-halter för planförslagets framtid ca år 2020

PM ₁₀ (µg/m ³)	Årsmedelvärde (µg/m ³)	Dygnsmedelvärde (90-perc) (µg/m ³)
Ridvägen (början)	18	30
Ridvägen	16	27
Västra Esplanaden S	27	47
Västra Esplanaden N	26	46
Hovrättsgatan	14	22
Brogatan	12	19
MKN	40	50

Som synes i tabellerna ovan överskrider inte MKN för varken NO₂ eller PM₁₀. Halterna PM 10 ligger i princip kvar på samma nivåer som i dag längs V Esplanaden och ökar enligt beräkningen marginellt längs Ridvägen som svar på större mängd trafik. Enligt trafikprognos kommer trafikmängden längs V Esplanaden att öka dock i en lägre takt än Ridvägen. Trots detta kommer luftkvaliteten att bli bättre i framtiden avseende NO₂ eftersom kraven och utvecklingen av fordonsparkens utsläppsprestanda leder till mindre utsläpp per medelfordon. Totala mängden utsläpp minskar. Kraven på minskade partikelutsläpp åren 2012-2020 samt det faktiska svaret när vagnsparken förbättras, kompenseras till fullo av att trafiken också ökar. Alternativt så spelar andra källor än avgaser en fortsatt stor roll. Till exempel damm från vägsitage och halkbekämpning. Det senaste årets 2013 risk för överskridanden av dygnsmedelvärde PM₁₀ längs V Esplanaden kan således kvarstå även år 2020 om trafikbelastningen är lika eller större relativt i dag.

7. Osäkerheter

Det finns alltid osäkerheter vid beräkning av luftföroreningar. Noterbart är att även mätning av luftkvalitet är behäftade med olika fel. Osäkerheten kan ligga i hur väl modellen är uppsatt, emissionsfaktorer, prognostiserade trafikflöden,

kvaliteten på meteorologisk indata, hur väl modellen kan ta hänsyn till den lokala geografin, spridningsmodellen i sig själv etc.

Då möjlighet finns bör därför spridningsberäkningarna jämföras med faktiska mätningar för att kunna validera modellen. I detta fall har valideringen skett genom att mätdata och beräknade värden i samma gatusnitt jämförts med indata från samma år. Korrigering av mätresultaten visade sig vara nödvändig. I storlekshänseende kan grövre valideringar göras mot andra närliggande mätplatser. När spridningsberäkningar görs för ett nuläge där alla ingångsdata är mycket välkända och att kontroller/ korrigering av modellen har gjorts, räknar man med att modelleringen har ett fel på cirka 10 procent. I denna utredning görs beräkningar även för år 2020 och då ökar osäkerheterna eftersom meteorologi, trafik och teknikstegringens faktiska genomslag bygger på prognoser.

I EUs luftdirektiv och svenska föreskrifterna finns kvalitetsmål för beräkningar av luftkvalitet se **tabell 9**.

Tabell 9 Kvalitetsmål för data (modellberäkningar)

Osäkerhet	NO ₂	PM ₁₀
Timmedelvärde	50%	-
Dygnsmedelvärde	50%	Ännu ej fastställt
Årsmedelvärde	30%	50%

Osäkerhet för denna utredning omfattas av kraven på beräknade halter enligt Naturvårdsverkets föreskrift om kontroll av MKN för utomhusluft.

Resultaten presenterade i denna PMs tabeller kan innehålla ovan kvalitetsmål efter att dygnsmedelvärden och timmedelvärden korregerats. Det beräknade årsmedelvärdet visar god överensstämmelse med mätresultat från motsvarande år.

Eftersom resultaten indikerar att Umeå och V Esplanaden kan klara uppfylla miljökvalitetsnormen för NO₂ omkring år 2020, alltså inom ca 5 år, så har resultaten översiktligt korslästs med några tidigare framställda prognoser. Resultaten avseende NO₂ stämmer i sammanhanget väl med de beräkningar kommunen själva utfört i arbetet med Åtgärdsprogram för luftkvalitet. Resultaten avseende NO₂ korrelerar även väl med den prognos för år 2020 utan miljözon som framställs i SMHIs miljözonsutredning från 2012. Miljözonsutredningen redovisar dock marginellt högre halter (2-3 µg/m³) år 2020. Enligt SMHI kan förklaringen ligga i att modellberäkningen i 2014 års version av SIMAIR avseende NO₂ har förbättrats samt att andra korregeringsfaktorer och indata använts.

Bilaga 1

OBS!

Bilagans beräknade spridning inom området (kvartersmark med ytor utanför gatumiljön) redovisas i bilder med halter i denna bilaga. Spridningsberäkningar för kvartersmark har utförts med Sim-air korsning vilket betyder att hänsyn inte har tagits till byggnaders avskärmande, instängande och i vissa fall genom turbulens omblandande effekter. Sim-Air korsning är en annan programapplikation än Sim-Air väg där väg-programmet används för beräkning av halter i gaturum och vägars närhet. Vi vill därför göra läsaren uppmärksam på att halterna som programmet redovisar i bilagans bilder ofta visat sig vara lägre längs gaturummen än de mer rättvisande korrigerade resultaten från Sim-Air väg som framställs i tabeller. Det är alltså tabellernas värden som ska jämföras med MKN och vid bedömning av luftkvalitén. Kartorna ska därför läsas som en grov redovisning om föroreningarnas spridningsförhållanden i de olika fallen årsmedel, dygn- och timmedelvärden.

Halterna avseende NO₂ extremvärden har anpassats enligt samma metod som tidigare angivits.



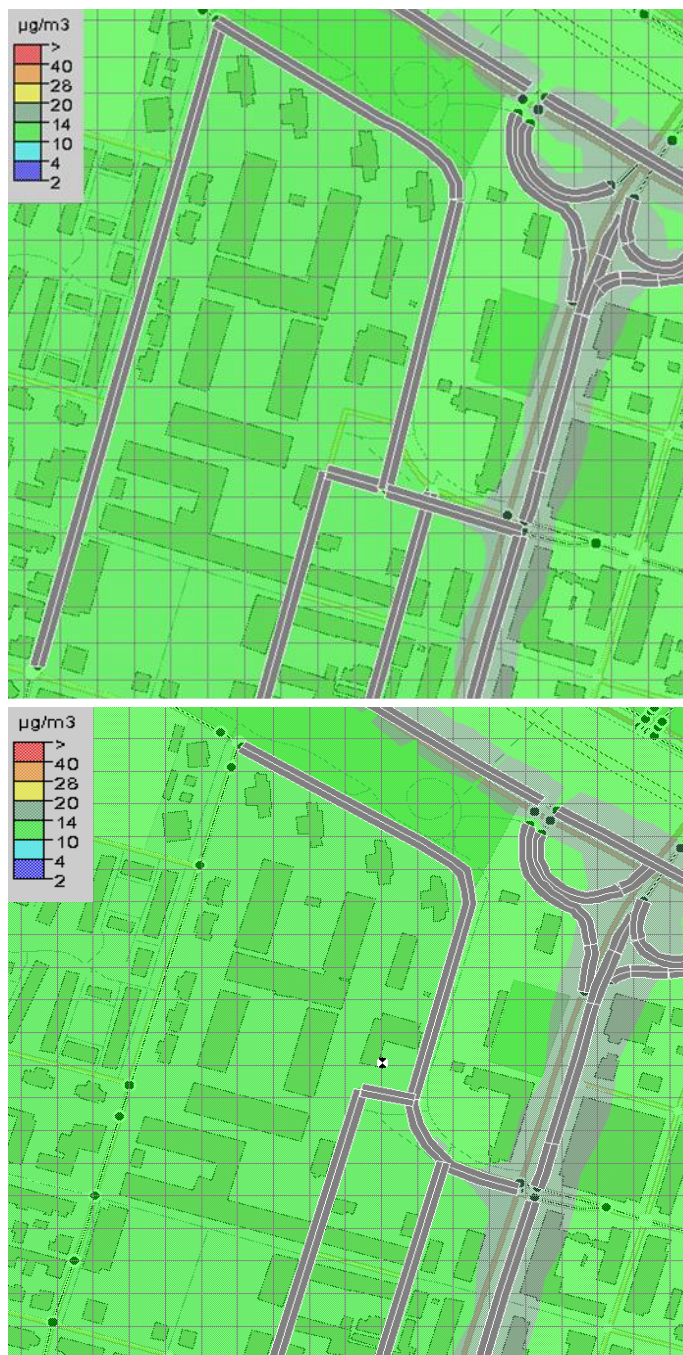
Figur 1:1 NO₂ årsmedelvärden för prognos år ca 2020 övre bild och nuläget i nedre bilden.



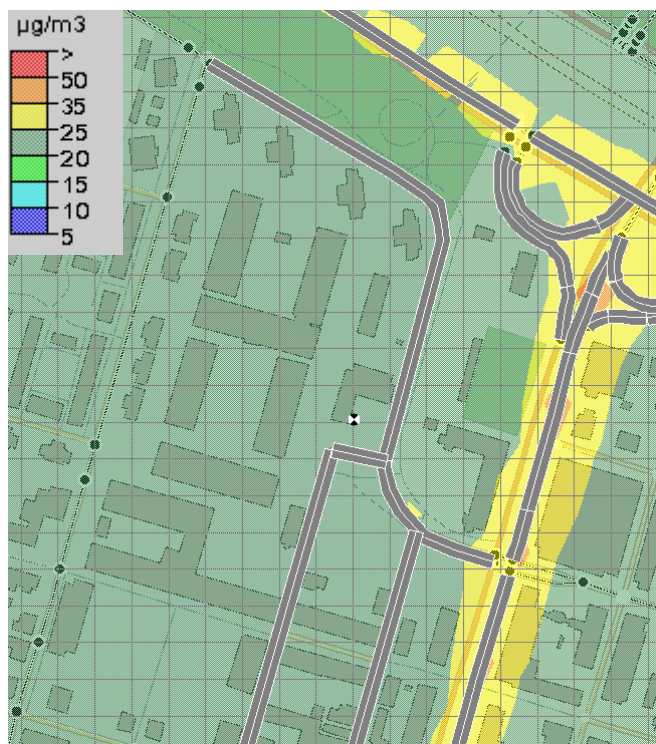
Figur 2:1 NO₂ extremvärden dygnsmedelvärde (98-percentil), för prognos år ca 2020 övre bild och nuläget i nedre bilden.



Figur 3:1 NO₂ extremvärden timmedelvärde (98-percentil), för prognos år ca 2020 övre bild och nuläget i nedre bilden.



Figur 4:1 PM₁₀ årsmedelvärden för prognos år ca 2020 övre bild och nuläget i nedre bilden.



Figur 5:1 PM_{10} dygnsmedelvärde (90-percentil) för prognos år ca 2020 övre bild och nuläget i nedre bilden.

Uppdrag MKB detaljplan Östra Dragonfältet
 Beställare Umeå kommun, planavdelningen
 Att Magdalena Blomquist, Tomas Strömberg
 Handläggare Monica Waaranperä
 Granskare Stefan Troëng
 Uppdragsledare Gustav Edvinsson
 Uppdragsnr: 1320004971

Datum 2014-07-02

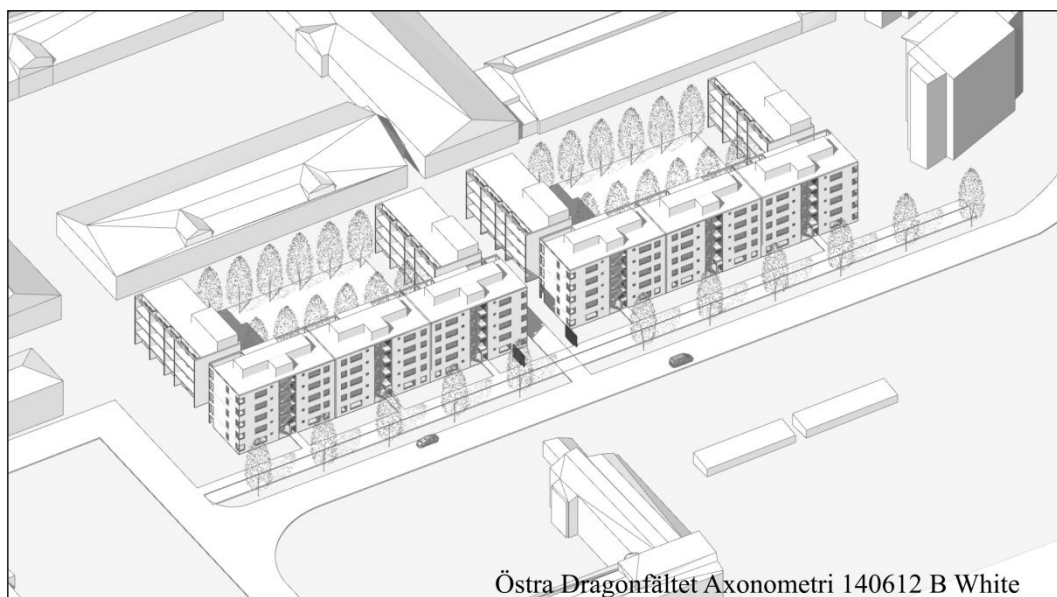
Ramboll Sverige AB
 Box 17009, Krukmakargatan 21
 104 62 Stockholm

T: +46-(0)10-615 60 00
 D: +46 (0)10 615 60 74
 F: +46-10-615 20 00
 www.ramboll.se

Unr 1320004971

Ramboll Sverige AB
 Org nr 556133-0506

Bilaga 2 till MKB för detaljplan Östra Dragonfältet Umeå Bullerkartläggning



*Bild 1. Förslag på bebyggelse i aktuellt planområde, fasader mot Ridvägen
 (White arkitekter 2014-06-12).*

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1.	Bakgrund och syfte	4
2.	Bedömningsgrunder	6
2.1	Allmänt om trafikbuller	6
2.2	Hälsokonsekvenser, störningseffekt	7
2.3	Riktlinjer för bebyggelseplanering enligt Översiktsplan Umeå kommun	7
2.4	Nationella riktvärden	8
2.5	Avsteg från riktvärden	9
2.6	Trafikverkets riktlinjer i samband med kommunala planer	10
2.7	Buller från byggplatser	10
3.	Beräkningsförutsättningar	11
3.1	Avgränsningar	11
3.2	Beräkningsmetod trafikbuller	11
3.3	Indata mark och plan	12
3.4	Vägrafikuppgifter	13
3.5	Spårtrafik enligt prognos år 2030	13
4.	Beräkningsresultat, trafikbuller	15
4.1	Planförslagets bebyggelse och riktlinjer	15
4.1.1	Samräknad ekvivalentnivå från väg- och spårtrafik	15
4.1.2	Maximal ljudnivå från vägtrafik	17
4.1.3	Maximal ljudnivå från spårtrafik	18
4.1.4	Samlad bedömning av planförslaget.	18
4.2	Konsekvenser för befintlig bostadsbebyggelse.	19
5.	Övriga störningar från trafik	20
5.1	Stomljud och vibrationer	20
6.	Övriga bullerkällor	20
6.1	Planerat parkeringshus	20
7.	Förbättringsförslag	22
7.1	Förslag till åtgärder	22
8.	Slutsats och rekommendationer för fortsatt arbete.	24
9.	Kartbilagor	25
10.	Referenser	26

Ramböll Sverige AB
Akustik

Handläggare

Monica Waaranperä

Granskare

Stefan Troëng

Uppdragsledare

Gustav Edvinsson

Bullerkartläggning Östra Dragonfältet

Unr 1320004971

1. Bakgrund och syfte

I Umeå kommun pågår plan- och programarbete för att utveckla området Östra Dragonfältet i centrala Umeå. Bland annat planeras nya bostäder, kontorslokaler och parkeringshus, se bild 2 nedan. Denna rapport avser detaljplaneområde 1.

Ramböll akustik har fått i uppdrag att bedöma konsekvenserna ur akustiksynpunkt för ett förslag på bebyggelsestruktur som tagits fram som grund för planarbetet. Det innebär bl. a att kartlägga omgivningsbullret från trafikleder kring och inom planområdet för en situation med framtida bebyggelse. I denna rapport redovisas beräkningar av väg- och spårtrafikbuller, och resultaten har analyserats och jämförts med tillämpbara riktvärden och praxis. Rekommendationer för det fortsatta planeringsarbetet ges och förbättringsförslag lämnas på ett antal åtgärder som kan beaktas för att minska bulleralstring, ljudnivåer och bullerspridning.

Konsekvenser för befintlig bostadsbebyggelse inom planområdet bedöms översiktligt. Ur bullersynpunkt kan utvecklingen av området medföra både positiva och negativa konsekvenser. Å ena sidan kan buller från stora trafikleder komma att skärmass av, och å andra sidan måste man i fortsatta planeringen bevaka att inte befintliga boendemiljöer försämrass.

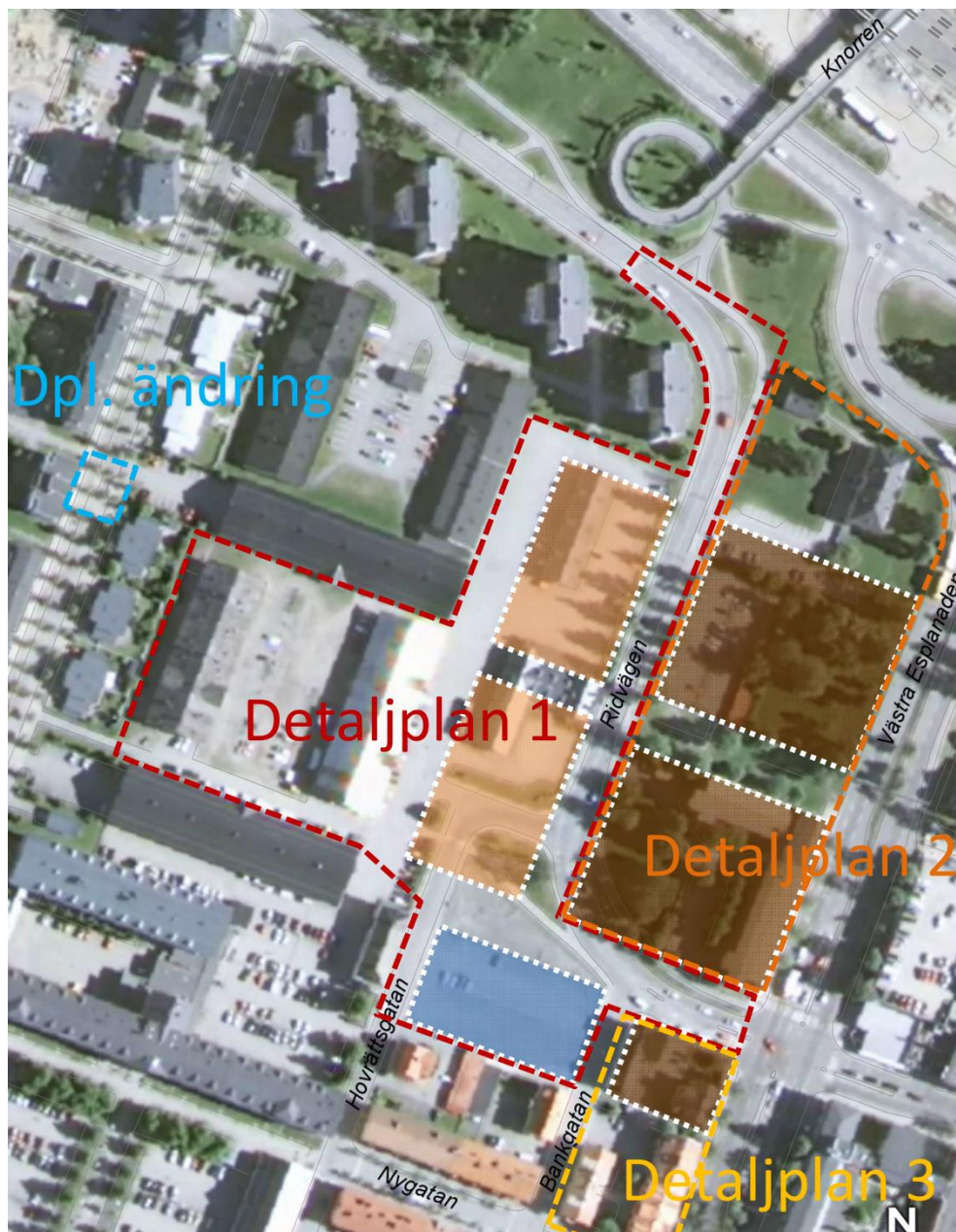


Bild 2. Översiktsbild ur tidigare planprogram. Denna rapport behandlar detaljplan 1.

2. Bedömningsgrunder

I detta kapitel beskrivs de bedömningsgrunder och riktvärden för trafikbuller som blir vägledande för den fortsatta planeringen.

2.1 Allmänt om trafikbuller

Ljudstyrka mäts i decibel (dB). För att beskriva hur människan uppfattar ett ljud görs oftast en vägning av ljudets frekvenssammansättning. Vägningen kan göras på olika sätt. De vanligaste vägningsfiltren är A- och C-filtren med vilka man väger så kallad A-vägd respektive C-vägd ljudtrycksnivå. A-vägningen används normalt för trafikbuller. Den uttrycks som dB(A).

När man talar om buller används ofta begreppen *ekvivalent ljudnivå* (LA_{eq}), som är den genomsnittliga ljudnivån under en tidsperiod, vanligtvis ett dygn, och *maximal ljudnivå* (LA_{max}), som är den högsta förekommande ljudnivån under en viss period. I bilden nedan visas några exempel på ljudnivåer.

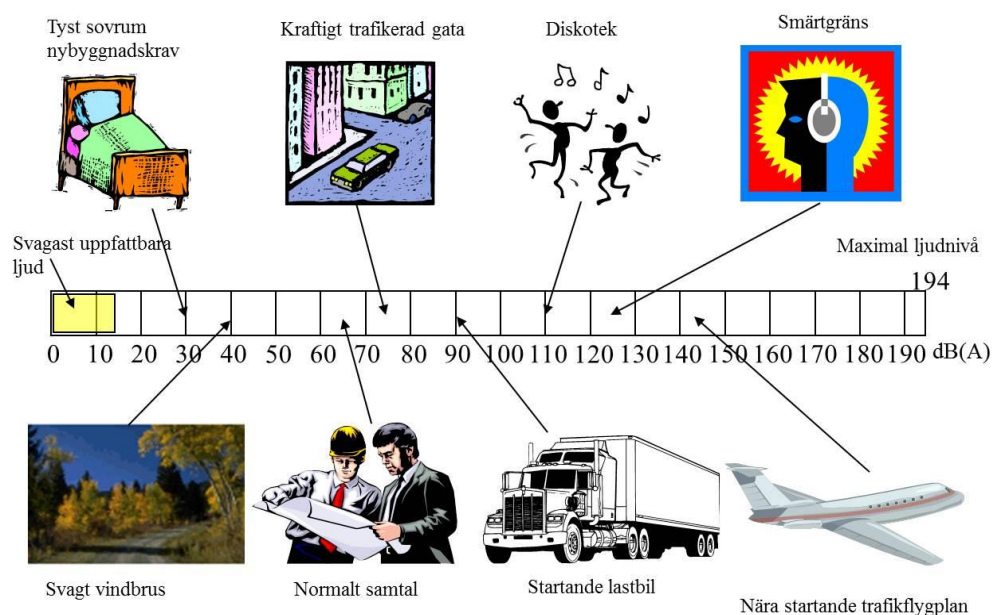


Bild 3. Exempel på ljudnivåer.

Ekvivalent nivå fungerar relativt bra som mått om bullerkällan är en starkt trafikerad trafikled med någorlunda jämnt flöde. Maximal nivå ger ett bättre mått på bullerpåverkan från t ex järnväg eller en mindre väg där enstaka fordon kan ge en avsevärd störning, särskilt nattetid.

Trafikbuller består av flera oönskade ljud, och inte av enstaka rena toner. En liten stegring av bullernivån kan öka störningen högst påtagligt. Om antalet fordon på en väg fördubblas ökar ljudnivån med 3 dB(A), vilket är en knapp *hörbar* förändring men det upplevs nära nog som en fördubbling av *störningen*. I den forskning som bedrivits de senaste 10 åren rörande trafikbuller, störningseffekt och hälsokonsekvenser har det konstaterats att störningarna ökar med 20 % (i medel per person) för varje decibel starkare buller. Källa: Trafikverket.

2.2 Hälsokonsekvenser, störningseffekt

Buller är i första hand en hälsofråga. Sömnstörningar på grund av buller kan med tiden ge allvarliga hälsoeffekter. Påverkan på sömn har konstaterats vid ljudnivåer över 45 dB(A). Risken för sömnstörningar ökar med antalet bullertillfällen. Långvarig exponering kan leda till ökad stress som innebär förhöjd risk för hjärt- och kärlsjukdomar. Nya forskningsresultat visar också att lågfrekventa vibrationer från t ex tung godstrafik på järnväg påverkar sömnkvalitet och hjärtrytm.

Även om man inte upplever sig som störd kan man påverkas negativt. Buller är dessutom både störande och irriterande, vilket kan ge koncentrationssvårigheter och därmed påverka både prestations- och inlärningsförmågan. Irritation eller störning av trafikbuller är dock inte enbart en fråga om ljudnivå. Människor reagerar mycket olika på ett och samma ljud, vilket också beror på rådande omständigheter när man utsätts för ljudet.

Miljön kan inte betraktas som god ur miljömedicinsk synpunkt *även om riktvärden för olika trafikslag inte överskrids*. Vid en ekvivalent ljudnivå på 55 dB(A) utanför fasad är mellan 2 och 10 % mycket störda av buller. Flygbuller stör mest, där är 10 % mycket störda, och tågbuller minst, 2 % är mycket störda. För vägtrafikbuller är 6 % mycket störda vid 55 dB(A). Andelen ganska mycket störda varierar mellan 10 och 30 % för de olika trafikslagen. Fler människor störs vid högre ljudnivåer och störningsgraden ökar också om man är utsatt för flera olika bullerkällor eller för både buller och vibrationer. (Källa: Ljudboken, Ljudlandskap för bättre hälsa).

2.3 Riktlinjer för bebyggelseplanering enligt Översiktsplan Umeå kommun

Det finns nationella bullerriktvärden för nybyggnad av bostäder vid trafikinfrastruktur, se kapitel 3.5 nedan. Dessa riktvärden är svåra att klara i tätorter, och i Översiktsplan Umeå kommun, delen Fördjupning för de centrala stadsdelarna (antagen 29 augusti 2011) anger kommunen riktlinjer för bebyggelseplanering i bullerutsatta lägen från väg eller järnväg:

- Vid nylokalisering av bebyggelse utgör Boverkets allmänna råd utgångspunkt. Avsteg från huvudreglerna genom tillämpning av begreppet "tyst sida" kan tillämpas inom hela planområdet (angående Boverkets allmänna råd, se kapitel 3.6).
- Barns tillgång till god ljudmiljö ska särskilt beaktas i planeringen.

2.4 Nationella riktvärden

Nedan sammanfattas de av Riksdagen antagna riktvärdena för trafikbuller som bör tillämpas vid nybyggnad eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur, samt vid nybyggnad av bostäder (Infrastrukturpropositionen 1996/97:53). Riktvärdena gäller för permanentbostäder, fritidsbostäder, samt vårdlokaler där vårdtagare vistas under bostadsliknande förhållanden. För infrastrukturprojekt gäller även att i de fall utomhusriktvärdena inte kan minskas med tekniskt möjliga och ekonomiskt rimliga åtgärder ska inriktningen vara att inomhusnivåerna inte överskrids.

Riktvärdena är

- ☐ 30 dB(A) ekvivalentnivå inomhus,
- ☐ 45 dB(A) maximalnivå* inomhus nattetid, gäller med stängda fönster men med öppna uteluftsdon,
- ☐ 55 dB(A), frifältsvärde**, ekvivalentnivå utomhus (vid fasad),
- ☐ 70 dB(A), frifältsvärde**, maximalnivå* vid uteplats i anslutning till bostad.
- ☐ Vid åtgärder i järnväg eller annan spåranläggning avser riktvärdet för buller utomhus 55 dB(A) ekvivalentnivå vid uteplats och 60 dB(A) ekvivalentnivå i bostadsområdet i övrigt.
- ☐ För utomhusnivån avses för flygbuller FBN 55 dB(A).

** De maximala ljudnivåerna får enligt Boverkets allmänna råd 2008:1 överskridas högst i följande omfattning:*

- ☐ *Inomhus: 45 dBA får överskridas högst 5 gånger/natt (kl. 22.00-06.00), och 55 dBA får aldrig överskridas. Fasadåtgärder ska dimensioneras så att dessa värden inte överskrids. För denna beräkning ska antalet lastbilar, bussar eller tåg per natt användas.*
- ☐ *Uteplats: 70 dBA frifältsvärde får överskridas högst 5 gånger/timme under den mest utsatta timmen, i medeltal under året. För denna beräkning ska antalet lastbilar, bussar eller tåg vid maxtimmen dagtid användas.*

*** Strax framför en (reflekterande) husfasad uppkommer ljudreflexer från byggnaden, vilket ger upp till 3 dB(A) högre ljudnivå precis framför fasaden. Utomhusriktvärdena ovan avser frifältsvärdet, vilket är ljudnivån utan inverkan av fasadreflex i den "egna" fasaden, men inklusive reflexer i omgivande bebyggelse, skärmar mm.*

För **övriga lokaler och områden** saknas bindande riktvärden men bland andra Naturvårdsverket och Trafikverket tillämpar följande värden som allmänna råd eller planeringsmål.

- ☐ Undervisningslokaler, vårdlokaler: 30 dB(A) ekvivalentnivå inomhus, samt 55 dB(A), frifältsvärde, ekvivalentnivå utomhus
- ☐ Arbetslokaler för tyst verksamhet, kontor o dyl: 40 dB(A) ekvivalentnivå inomhus
- ☐ Rekreatiomsområden i tätort: 55 dBA ekvivalentnivå för vardagsmedeldygn

Krav gällande trafikbullernivåer inomhus för alla typer av byggnader utom industrilokaler finns i **Boverkets byggregler (BBR)**, med hänvisning till Svensk standard SS 25267 (bostäder) samt SS 25268 (vårdlokaler, undervisningslokaler dag- och fritidshem, kontor och hotell). Dessa tillämpas vid nyplanering av byggnader.

Ljudklass C motsvarar normalstandard och är det minimikrav som skall uppfyllas enligt BBR. Det finns även klasser med högre ljudkrav, där ljudklass B ger hög ljudstandard och ljudklass A ger mycket hög ljudstandard.

2.5 Avsteg från riktvärden

Enligt Boverkets "Allmänna råd 2008:1" kan det i vissa sammanhang vara aktuellt att göra avsteg från riktvärdena. Dessa avsteg kan tillämpas:

- I centrala delar av städer eller större orter med bebyggelse av stadskaraktär
- Vid komplettering med ny tätare bebyggelse längs kollektivtrafikstråk i större städer

Tyst sida: innebär en dygnsekvivalent ljudnivå lägre än 45 dB i frifältsvärde. Detta är den sammanlagda ljudnivån från alla bullerkällor i omgivningen. Maximalnivån skall vara under 70 dB.

Ljuddämpad sida: innebär en dygnsekvivalent ljudnivå mellan 45-50 dB i frifältsvärde. Detta är den sammanlagda nivån från alla bullerkällor i omgivningen. Maximalnivån skall vara under 70 dB.

I de fallen att den dygnsekvivalenta ljudnivån på fasad uppgår till 55-60 dB bör nybyggnad av bostäder kunna medges. Dock under förutsättningen att en tyst eller ljuddämpad sida åstadkoms. Minst hälften av bostadsrummen i varje lägenhet samt uteplats bör vara placerade åt detta håll.

I de fallen att den dygnsekvivalenta ljudnivån på fasad uppgår till 60-65 dB bör nybyggnad av bostäder endast i vissa fall medges. Dock under förutsättningen att en tyst eller ljuddämpad sida åstadkoms. Minst hälften av bostadsrummen i varje lägenhet samt uteplats bör vara placerad åt detta håll.

2.6 Trafikverkets riktlinjer i samband med kommunala planer

Trafikverket är huvudman för järnvägen nordöst om planområdet samt Vännäsvägen och Västra Esplanaden. De har interna riktlinjer (TRV 2010/9532) för att bidra till att de transportpolitiska målen uppfylls och ska bevaka att buller- och vibrationskrav klaras i samband med ny bebyggelse intill deras trafikleder. De nationella riktlinjerna enligt kapitel 2.4 ovan gäller primärt. I TrV:s riktlinjer beskrivs i vilken omfattning och i vilka fall riktvärdesnivåerna kan få överskridas och vad som förutom bostäder gäller vid skolor, förskolor, hotell, pensionat, kontor och andra störningskänsliga miljöer.

Trafikverket överklagar generellt sett inte avsteg från riktvärdena för buller i kollektivtrafikstråk eller i centrum eller centrala delar av större städer. Dessa områden definieras ytterligare i riktlinjerna. I dessa områden överklagar Trafikverket inte avsteg upp till 60 dBA ekvivalent ljudnivå utomhus om huset har en tyst ($LA_{eq} < 45 \text{ dB(A)}$) eller ljuddämpad ($LA_{eq} = 45-50 \text{ dB(A)}$) sida. Avsteg upp till 65 dBA ekvivalent ljudnivå utomhus kräver en tyst sida, och högre nivåer vid bostäder, skolor och förskolor accepteras inte. TrV:s riktlinjer definierar även de begrepp som används i avstegsfall.

2.7 Buller från byggplatser

Vid utbyggnaden av området kan ljud från själva byggverksamheten orsaka störningar vid såväl befintlig som nyproducerad bebyggelse. Även om produktionstiden kan bli långvarig är den normalt att betrakta som tillfällig och därför används Naturvårdsverkets allmänna råd om buller från byggplatser "NFS 2004:15" för att bedöma risken för störningar.

3. Beräkningsförutsättningar

3.1 Avgränsningar

Både ekvivalent och maximal ljudnivå från trafik har beräknats. Ekvivalent ljudnivå är i allmänhet styrande för bebyggelse- och trafikplanering i större skala. Vid detaljplanering måste även maximala ljudnivåer beaktas, bl a med avseende på kraven för tysta eller bullerdämpade sidor av bebyggelsen, eller vid lokalisering av uteplatser.

Buller från trafik i nuvarande och framtida situation har beräknats. Framtida situation avser ett scenario med full utbyggnad av detaljplaneområde 1 och 2, se plankarta i bild 2. Resultatanalysen och denna rapport avser dock endast detaljplaneområde 1. Framtida situation utan utbyggnad av detaljplaneområde 2 har inte beräknats i denna utredning.

Bullerutredningen utgår ifrån ett förslag på utformning av den nya bebyggelsen. Om utformning, placering mm ändras mycket kan nya bullerberäkningar behöva utföras. Trafikbullret har beräknats från de större trafiklederna, vilka är järnvägen nordöst om planområdet, Vännäsvägen, Västra Esplanaden, samt från de lokala gatorna Ridvägen, Hovrättsgatan och Bankgatan.

Buller från andra verksamheter har inte beräknats men kan behöva beaktas i den fortsatta planeringen. Vanligen bedöms övriga bullerkällor enligt de riktvärden som gäller för externt industribuller.

Befintlig information om flygbullernivåer från flygtrafiken över Umeå visar att riktvärdena för flygbuller FBN 55 dBA och maximalnivå 70 dBA inte överskrids i det aktuella området. Flygbuller behandlas därför inte mer i denna utredning.

3.2 Beräkningsmetod trafikbuller

Ekvivalent och maximal ljudnivå från trafikbuller har beräknats enligt de Nordiska beräkningsmodellerna för vägtrafikbuller (NV rapport 4653) och för spårtrafikbuller (NV rapport 4935). Beräkningarna har utförts med hjälp av datorprogrammet SoundPLAN version 7.3.

Bullerutbredningsberäkningar har gjorts för framtida situation två meter över marknivå vilket motsvarar ljudnivån mot första våningsplanet vid bebyggelsen. I de beräkningarna ingår, i enlighet med gällande standard, fasadreflexer i byggnader, skärmar o dyl vilket ger upp till 3 dB(A) högre ljudnivå precis framför fasaderna. Utomhusriktnivå avser frifältsvärdet, vilket är ljudnivå utan fasadreflex i varje byggnads respektive "egna" fasad. Frifältsvärdet vid fasad på tänkt bebyggelse har därför också beräknats. Resultaten redovisas på 3D-vyer.

Bullerkartläggning Östra Dragonfältet

Den nordiska beräkningsmodellen för vägtrafikbuller anges vara giltig upp till cirka 300 meter från bullerkällan. Beräkningsresultatet har enligt gällande standard en noggrannhet på ± 3 dB-enheter på 50 m avstånd från bullerkälla, vid 200 m från bullerkälla är noggrannheten ± 5 dB-enheter. Noggrannheten hos tågbullermodellen är beroende av fler faktorer, men är i ungefär samma storleksordning som vägtrafikbuller.

Beräkningsmodellen förutsätter en vind från bullerkälla mot mottagare.

3.3 Indata mark och plan

Digitalt kartmaterial har levererats av Magdalena Blomquist, Umeå kommun enligt nedan.

Uppgifter om nuvarande bebyggelse, gator, terräng inklusive höjder har hämtats från grundkarta BN-2014-00622 Umeå 5-1 mfl gk.dwg, levererad 2014-04-22.

Förslag på planerad bebyggelse och ombyggda gator är enligt: Östra Dragonfältet.dwg, levererad 2014-04-22.

Omarbetat förslag på bostadshus: modell140611 – bostäder.dwg, lev 2014-06-13.

Nytt parkeringshus enligt: Skiss sitplan MB 140519.dwg, lev 2014-06-13.

Våningsantalet för ny bebyggelse har hämtats från ovan nämnda ritningar. Höjder/antal våningar på befintlig bebyggelse har uppskattats från gatuvybilder på nätet samt kontrollerats i fält. Varje våningshöjd är ansatt till 3 meter.

Framtida mark- och gatuhöjder saknades i underlaget men har antagits utifrån befintliga mark- och gatuhöjder.

Vägar, parkeringar och liknande ytor är angivna som hårda ytor i beräkningarna, övriga markytor har angivits vara mjuka.

3.4 Vägtrafikuppgifter

Uppgifter om vägtrafik har sammanställts från Trivectors trafikutredning och kommunens egna trafikmätningar. Trafikdata redovisas i nedanstående tabeller.

Tabell 1. Vägtrafik nuvarande situation (gator som antas sakna regelbundet förekommande tung trafik, ** all tung trafik antas fortsätta på Ridvägen).*

Väg	ÅDT, f/d	Andel tung trafik, %	Hastighet, km/h
Västra Esplanaden	22750	10	50
Vännäsvägen	16600	10	50-70
Ridvägen fr V Esplanaden	6700	10	40
Ridvägen norr om Hovrättsg	5350	12**	40
Ridvägen fr kurvan o västerut	4800	14**	40
Hovrättsgatan	1350	0*	30
Bankgatan	540	0*	30
Ramp Vännäsv – V Espl	4000	10	50
Ramp V Espl – Vännäsv	4000	10	50

Tabell 2. Vägtrafik framtida situation (gator som antas sakna regelbundet förekommande tung trafik. **all tung trafik antas fortsätta på Ridvägen).*

Väg	ÅDT, f/d	Andel tung trafik, %	Hastighet, km/h
Västra Esplanaden	23750	10	50
Vännäsvägen	16600	10	50-70
Ridvägen fr V Esplanaden	8500	10	40
Ridvägen norr om Hovrättsg	6850	12**	40
Ridvägen fr kurvan o västerut	5500	15**	40
Hovrättsgatan	1650	0*	30
Bankgatan	550	0*	30
Ramp Vännäsv – V Espl	4000	10	50
Ramp V Espl – Vännäsv	4000	10	50

3.5 Spårtrafik enligt prognos år 2030

Som indata till beräkning gällande spårtrafik har uppgifter om antal tåg erhållna från Trafikverkets BAS-prognos för 2030 använts, enligt epost från Trafikverket, Henry Degerman, 2014-01-31. Då vi inte fått tag på sammanställda uppgifter om dagens tågtrafik har vi använt BAS-prognosunderlaget för beräkning av både nuvarande och framtida situation. Tågantalet har sedan fått liknade fördelning på tågtyper som använts i en bullerutredning för Kv Mården Umeå kommun, 2013-10-30, dock justerad med bl a dieseldrivna persontåg som går sträckan Umeå – Lycksele som inte är elektrifierad.

Tåglängder för respektive tågtyp har hämtats från Wikipedia. Längsta tåglängderna har använts för persontågen vid beräkningarna.

För persontågen har största tillåtna hastighet (STH) på bansträckan använts vilket är 135 km/h väster om planområdet och 100 km/h förbi planområdet och österut mot stationen Umeå C. Största tillåtna hastighet för godstågen är 100 km/h på båda bansträckorna.

Tågtrafiken har fördelats lika på de två spår som passerar planområdet. Persontåg, förutom natttåg, anges bara som en ospecificerad kategori i uppgifterna från Trafikverket, dess totalantal har därför fördelats på olika förekommande tågtyper på banan. Ekvivalent ljudnivå påverkas bara marginellt vid andra fördelningar eftersom det är godstrafiken som ger det största bidraget till dygnsekvivalentnivån. Dimensionerande för maximal ljudnivå är godstågen vid STH 100 km/h och nattågen vid STH 135 km/h.

*Tabell 3. Trafikuppgifter för spårtrafiken förbi i aktuellt område (antal tåg enligt Trafikverket, uppgift inom parentes antagen tågtyp för bullerberäkning, **kursiv fet stil anger antagen fördelning av persontågen på tågtyper.**)*

Tågtyp	Hastighet (km/h)	Tåglängder (m)	Antal tåg/dag år 2030
Persontåg (Y31/Y32) Umeå-Lycksele	100/135	38 resp 55	14
Persontåg (X11)	100/135	50	16
Persontåg (X62)	100/135	74	16
Reginatåg (X52E)	100/135	54 el 80	6
Natttåg SJ	100/135	350	4
Godståg	100	650	23
Godståg, max	100	750	1

4. Beräkningsresultat, trafikbuller

Beräknade ljudnivåer från väg- och spårtrafik redovisas på kartbilagor till denna rapport, samt beskrivs nedan. Resultatet och beskrivningen avser en situation med full utbyggnad i detaljplaneområde 1 och 2, utan några särskilda bullerskyddsåtgärder förutom den anpassning av byggnaderna som gjorts för att bland annat erhålla bullerskyddade sidor. Observera att denna resultatanalys endast avser detaljplaneområde 1, d v s det föreliggande planförslaget.

Framtida situation redovisas på kartbilaga VJ2, V102 och J102. Nuvarande situation visas på kartbilagor VJ1, V101 och J 101, med tillhörande 3D-vyer. Jämförelse mot nuvarande situation görs under kapitel 4.2.

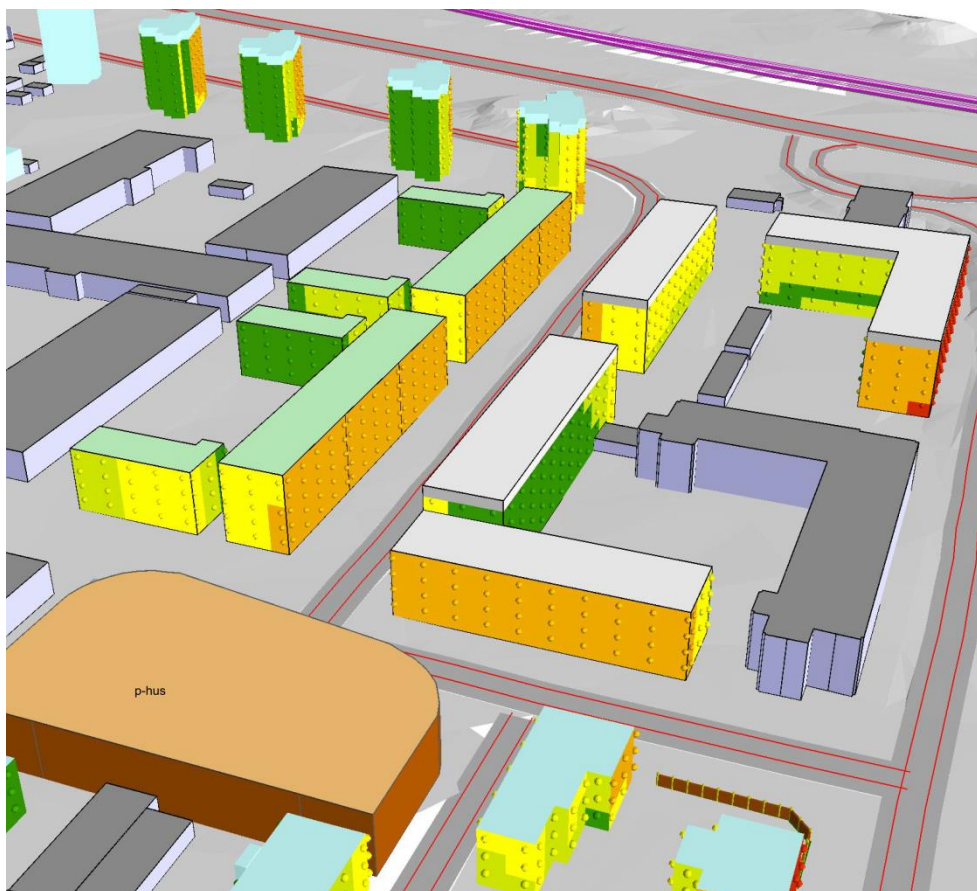
4.1 Planförslagets bebyggelse och riktlinjer

I det aktuella planområdet avser kommunen främst upprätta bostadshus, samt ett parkeringshus i södra delen vid Hovrättsgatan. Nybyggnadsriktvärden för bostadshus är 55 dBA ekvivalentnivå och 70 dBA maximalnivå, frifältsvärde utanför fasad. Där riktvärdena överskrids kan avsteg medges om tysta (ekvivalentnivå < 45 dBA) eller bullerdämpade (ekvivalentnivå 45-50 dBA) sidor kan erhållas, mot vilka minst hälften av bostadsrummen i varje lägenhet kan placeras.

4.1.1 Samräknad ekvivalentnivå från väg- och spårtrafik

Se kartbilagor VJ2 samt VJ2:3D vy1-vy3.

Byggnadsfasader samt husgavlar närmast Ridvägen beräknas i allmänhet få dygnsekvivalenta ljudnivåer på 60-65 dBA, frifältsvärde, se bild 4 nedan, samt bullerutbredningskarta VJ2. På flera av fasaderna som vetter mot Vännäsvägen och järnvägen ligger de beräknade ekvivalenta ljudnivåerna över 60 dB(A). Vid fasader och uteplatser inne i kvarteret som är oskärmade mot Ridvägen kan ljudnivåer över 55 dB(A) förekomma. Eftersom området är bullerutsatt från flera håll krävs omsorgsfull planering och detaljutformning av bebyggelsen, och i vissa fall anpassade lägenhetsplanlösningar för att inrätta bostäder som klarar bullerkrav enligt avstegsfall.



Ljudnivå Leq 24

i dB(A)

Fasadnivåer som frifältsvärde

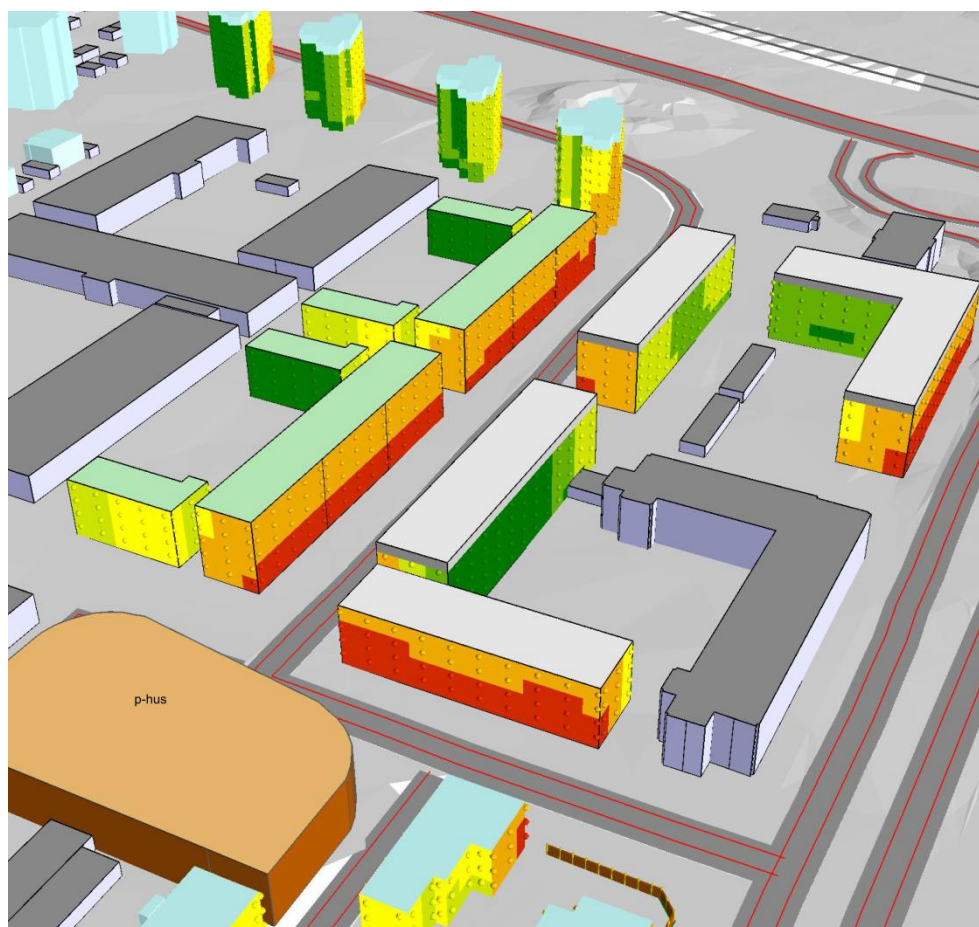
80 <	
75 <	≤ 80
70 <	≤ 75
65 <	≤ 70
60 <	≤ 65
55 <	≤ 60
50 <	≤ 55
	≤ 50

Bild 4. Det aktuella planområdet fullt utbyggt (ljusgröna tak) sett söderifrån med övrig utbyggnad enligt tidigare planprogram till höger (ljusgrå tak). Västra Esplanaden till höger i bilden. Samräknad ekvivalent ljudnivå från väg- och spårtrafik som frifältsvärde mot planerade fasader samt befintliga punkthus längs Ridvägens norra del, urklipp ur kartbilaga VJ2:3Dvy1.

4.1.2 Maximal ljudnivå från vägtrafik

Se kartbilagor V102 samt V102:3D vy1-vy3.

Planerade bostadsfasader som ligger närmast Ridvägen kan få maximala ljudnivåer på 75-85 dBA från vägtrafiken. Även mot gavlar och fasader inne i kvarteret som är oskärmade mot Ridvägen kan ljudnivåer över 70 dB(A) förekomma, se bild 5. För dessa hus behöver uteplatser anordnas på bullerskyddad sida av husen.



Ljudnivå Lmax

i dB(A)

Fasadnivåer som frifältsvärde

90 <	<= 90
85 <	<= 85
80 <	<= 80
75 <	<= 75
70 <	<= 70
65 <	<= 65
60 <	<= 60

Bild 5. Det aktuella planområdet (ljusgröna tak) sett söderifrån. Västra Esplanaden till höger i bilden. Maximal ljudnivå från vägtrafik som frifältsvärde mot planerade fasader, urklipp ur bilaga/karta V102:3Dvy1.

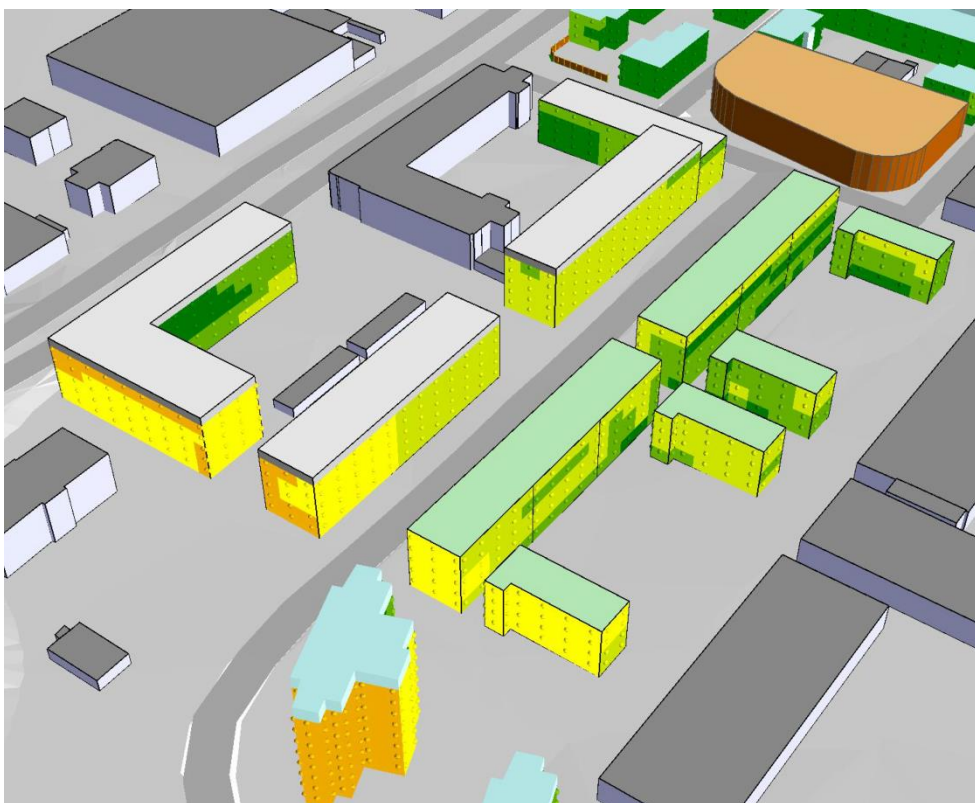
Bullerkartläggning Östra Dragonfältet

Unr 1320004971

4.1.3 Maximal ljudnivå från spårtrafik

Se kartbilagor J102 samt J102:3D vy1-vy2.

Planerade bostadsfasader som ligger närmast järnvägen kan få maximala ljudnivåer över 70 dBA från järnvägstrafiken, se bild 6. För dessa hus behöver uteplatser anordnas på bullerskyddad sida av husen.



Ljudnivå Lmax

i dB(A)

Fasadnivåer som frifältsvärde

90 <		
85 <		<= 90
80 <		<= 85
75 <		<= 80
70 <		<= 75
65 <		<= 70
60 <		<= 65
		<= 60

Bild 6. Planområdet (ljusgröna tak) sett norrifrån med övrig utbyggnad snett ovanför till vänster i bilden (ljusgrå tak). Maximal ljudnivå från spårtrafik som frifältsvärde mot planerade fasader, urklipp ur bilaga/karta J102:3Dvy2.

4.1.4 Samlad bedömning av planförslaget.

Samlad bedömning av planförslaget.

- Bullerutredningen gjord under förutsättning att DP 2 genomförs.
- Ljudnivåer över riktvärden på fasader mot vägar och järnväg.
- Goda möjligheter för att tillämpa avstegfall med bullerdämpad sida med gjorda justeringar av bebyggelsen och eventuellt kompletterande bullerdämpande åtgärder eller skyddsåtgärder.

Bullerkartläggning Östra Dragonfältet

Unr 1320004971

4.2 Konsekvenser för befintlig bostadsbebyggelse.

När det gäller befintlig bebyggelse är det särskilt bostadshusen vid Ridvägens norra del som kan påverkas bullermässigt, på de sidor som vetter mot den planerade bebyggelsen. Utvecklingen av planområdena medför både positiva och negativa konsekvenser. Den ekvivalenta ljudnivån från omgivande trafikleder minskar mot husens södra fasader, p g a att de nya byggnaderna skärmar av bullret, se bild 7. Dock kan en viss reflexpåverkan öka maximala ljudnivån från tågpassage på de södra fasaderna, se bild 8 nedan. Detta påverkar främst eventuella oskyddade uteplatser eller balkonger.

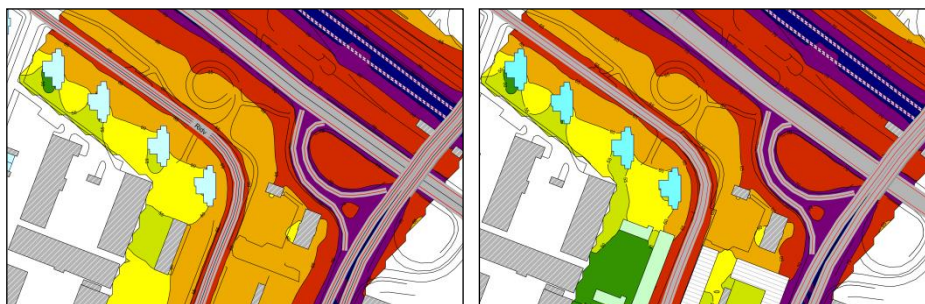
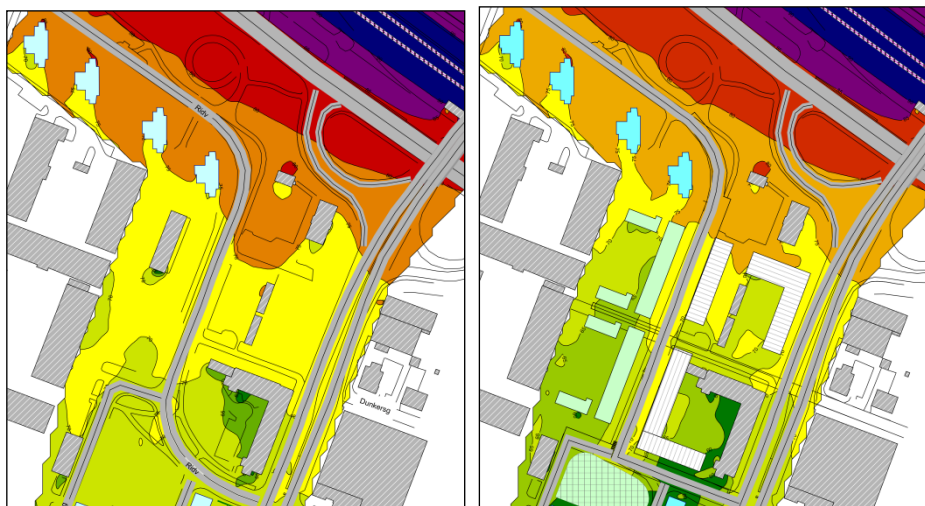


Bild 7. Ekvivalent ljudnivå från väg- och spårtrafik 2 meter över mark, för nuvarande (vänster) och framtida (höger) situation, urklipp ur karta VJ1 resp. VJ2.



Bullerkartläggning Östra Dragonfältet

Bild 8. Maximal ljudnivå från spårtrafik 2 meter över mark, för nuvarande (vänster) och framtida (höger) situation, urklipp ur karta J101 resp. J102.

Maximala ljudnivå från järnvägen minskar dock mot den befintliga bebyggelsen söder om planområdena.

5. Övriga störningar från trafik

5.1 Stomljud och vibrationer

Denna utredning omfattar inte analys av stomljud och vibrationer inne i de planerade husen. Det bör dock undersökas om planområdet ligger på mark som kan medföra att vibrationer och därmed även stomljud kan överföras från trafiklederna och då särskilt från närliggande vägar och gator med tyngre trafik men även från järnvägen. Detta speciellt då trafiksäkerhetshöjande åtgärder i form av upphöjningar, marksten mm planeras längs Ridvägen. Fenomenet att vibrationer sprids från farthinder och infrastruktur via mark till byggnader förekommer i Umeå. Särskilt där siltig mark med lerfickor föreligger. Risken för detta rekommenderas att studeras i det fortsatta arbetet med projektering och val av tekniska lösningar. Eventuellt kan nödvändiga vibrations- och stomljudsisolerande åtgärder fordras när hus, gator, farthinder, VA-ledningar etc byggs. Det är mycket svårt och kostsamt att åtgärda sådana problem i efterhand.

6. Övriga bullerkällor

6.1 Planerat parkeringshus

Det planerade parkeringshuset kan orsaka störningar mot närliggande bostadshus p g a trafikeringen till och från parkeringshuset. Denna trafik är inkluderad i redovisade bullerberäkningar.

Om parkeringshusets fasad utförs som delvis öppen så att ljud inifrån byggnaden når ut genom fasaden bedöms ändå stadens och trafikens ljud vara dominerande i gatumiljön dag och kvällstid. Vissa typer av golvbeläggning i parkeringsanläggningar kan ge däcktjut i höga toner som kan uppfattas som isolerade ljudhändelser i ljudmiljön. Sådana beläggningstyper, företrädesvis målafärger med blank struktur bör undvikas på friktionsbenägna ytor som kurvor eller där hjulen vrids. Även signalering, däckljud och motorljud från rusande motorer kan uppfattas på samma sätt. Särskilt nattetid när trafikbelastningen är låg kan dessa ljud uppfattas i gatumiljön utanför och i angränsande bostäder med öppet vådringsfönster. Förbipasserande fordon genererar dock i normalfallet högre ljudnivåer mot bostäders fasad.

Bullerkartläggning Östra Dragonfältet

Närmaste befintliga bostäder ligger nära vägg i vägg med parkeringshuset endast på ett fåtal meters avstånd. Bostäderna ligger i ett skärmat läge söder om P-huset varför det utförandet med tät bullerdämpande fasad som illustrerats i planärendet också rekommenderas för att inte väsentligt förändra ljudbilden för boende.

Störningsrisker bör beaktas vid slutlig utformning av parkeringshuset så att riktvärden för buller innehålls och störningar till följd av enstaka ljudhändelser som signalering, däckljud och motorljud som sprids utanför byggnaden kan minimeras. Även installationer som ventilationsaggregat och fläktar samt fasadens öppenhet och struktur bör utvärderas ur akustiksynpunkt. Det finns många olika former av akustiska åtgärder för bullerskydd, men också ytterst begränsningar av öppettider. I planärendet konstateras dock att trafiken är den största bullerkällan för boende.

Utifrån det underlag och bestämmelser som framställts avseende parkeringshusets utformning i planärendet kan ingen längre gående analys utföras av det faktiska utfallet.

7. Förbättringsförslag

Nedan ges förslag på ett antal åtgärder som kan beaktas i det fortsatta planeringsarbetet, för att minska bulleralstring, ljudnivåer och bullerspridning. Detta är en bruttolista, lämplighet och effekt av åtgärderna har inte bedömts med avseende på aktuell plan. Åtgärderna kan utföras var för sig eller i kombination, beroende på rådande förutsättningar, teknisk och ekonomisk genomförbarhet mm.

I detta skede redovisas inte specifika åtgärder på byggnader, såsom balkongskärmar, fönsterisolering, bullerdämpade ventiler mm, eftersom det inte påverkar ljudnivån i planområdet utan bara inne i enskilda hus och lägenheter. Sådana åtgärder kan utredas när detaljerade husritningar finns framme.

7.1 Bullerminskande åtgärder

1. Ingen trafik:

Undvika att dra in trafik i områden som är, eller har förutsättningar att vara, relativt skyddade från omgivningsbullret. Möjliggör även öppnare kvartersstrukturer.

2. Ingen tung trafik:

Viktigt att beakta till exempel när det gäller tung trafik nattetid vid bostäder och vårdlokaler, och dagtid vid undervisningslokaler och förskolor, längs lokalgator där varje fordonspassage är märkbar och störande för bland annat sömn, vila och inlärning. Berör även planering av busslinjer och hållplatslägen. Räknat 10 m från gatumitt vid 50 km/h minskar maximalnivån med cirka 8 dB(A) om tung trafik inte trafikerar en gata. Vid 40 km/h minskar maximalnivån med 10 dB(A).

3. Tystare trafik:

Hastigheter, utforma gatorna så att genomfartshastigheten högst blir 40 km/tim. En hastighetssänkning från 50 till 40 km/h minskar ekvivalenta ljudnivån med cirka 1, 5 dB(A).

Tystare vägbeläggning, samt undvika högbullrande gatubeläggning som t ex gatsten. Redan om man väljer en tystare "standardbeläggning" kan bullernivåerna minska med 1-2 dB(A). Bullerdämpande beläggning kan övervägas där sådan är effektiv, dvs på trafikleder med hastigheter över 50 km/h.

Dubbdäcksförbud – "miljözon". Vinterdäck, och särskilt dubbdäck, är bullrigare än däckstyper som används på sommarhalvåret. Men bullernivåerna från sommardäck varierar också stort. Med kunskap kan däcksköparen efterfråga tystare däck och minska bullret såväl inom som utanför den egna bilen.

4. Ljuddämpande omgivning

Bebyggelse med ljudabsorberande material i fasad, t.ex. akustisk betong. Extra viktigt i slutna innergårdar (tysta/ljuddämpade sidan) för att motverka att ljudreflexer förstärker infallande omgivningsbuller.

Undvika plana högre reflekterande stora fasadytor, som t ex glasfasader i kontors- och handelshus mittemot bostadsområden och parker.

Växtlighet, träd, buskar, klätterväxter.

Gröna tak, dvs med växtlighet, som jämfört med konventionella platta tak kan ge god ljudreduktion i det högre frekvensområdet (10 dB vid 1 kHz).

Mjuka markytor där så är möjligt (grönytor, armerat gräs, singel).

5. Studera effekt och lämplighet av bullerskydd (skärmar eller vallar)

Längs med större trafikleder, eller vid fastighetsgränser (t ex i kombination med parkeringshus).

Som skydd för de uteplatser som riskerar höga och ofta förekommande maximalbullernivåer.

Som temporär åtgärd vid etappvis utbyggnad, t ex om bebyggelse som ska skärma av trafikbuller för ett bostadsområde utförs i en senare etapp än bakomvarande hus.

6. Bebyggelseplanering

Lokalisera mindre känslig bebyggelse/verksamhet närmast större trafikleder och gator, eventuellt som bullerskärmande bebyggelse, och planera bostäder, skolor och liknande i tystare delar av planområdet.

Placering av bollplaner och lekplatser: bullerfritt och icke-störande.

Planlösningar som innebär att rum för vila och sömn placeras med fönster mot tyst eller bullerdämpad sida. Observera placering av andra utvändiga bullerkällor, såsom fläktar, värmepumpar mm i området så att de möjliga tysta sidorna inte förstörs.

Där beräknad dygnsekivalent ljudnivå överskrider 55 dB(A) vid fasad bör inga enkelsidiga lägenheter placeras.

8. Slutsats och rekommendationer för fortsatt arbete

Utredningen visar att det aktuella planområdet är utsatt för höga trafikbullernivåer på grund av närliggande större trafikleder såsom Västra Esplanaden, Vännäsvägen samt järnvägen, men även på grund av trafik på Ridvägen genom planområdet. Efter inledande bullerberäkningar har bebyggelseförslaget anpassats för att möjliggöra tysta eller bullerdämpade sidor för bostäder och skyddade miljöer för innergårdar. Hus på innergårdar kan inrymma små lägenheter som inte behöver eller kan utföras genomgående. Det finns förutsättningar för att värna och ytterligare förbättra ljudmiljön i området med hjälp av olika bullerdämpande och skyddande åtgärder.

Om bebyggelseförslaget förändras väsentligt avseende bl.a. utformning och placering kan nya bullerberäkningar behöva utföras. Nya och än mer detaljerade beräkningar kan då komma att behövas för att t ex dimensionera skyddsåtgärder för att klara avstegsfall vid vissa lägenheter. När husritningar tas fram behövs akustisk projektering av byggnaderna för att garantera att gällande riktvärden, eller högre ljudklass, efterlevs inomhus.

Där den ekvivalenta ljudnivån vid de nya byggnadernas mest bullerexponerade fasad överstiger 60 dB(A) rekommenderas att minst ljudklass B inomhus gällande trafikbuller enligt Svensk standard SS 25267:2004 för bostäder, samt ljudklass B enligt Svensk standard SS 25268:2007 för undervisningslokaler och vårdlokaler, uppfylls.

Risk för vibrationer och stomljud bör utredas vid projektering och val av tekniska lösningar. Parkeringshuset bör förses med tät bulleravskärmning vägg mot befintliga angränsande bostäder i söder.

Den fortsatta planeringen och projekteringen bör även beakta hur befintliga bostadshus påverkas av buller. Det bör utredas om det finns risk för betydande försämring av ljudmiljön vid dessa hus när slutlig disposition av planområdet avgörs av exploatören. Det gäller särskilt maximal ljudnivå mot eventuella oskyddade uteplatser.

Framtida situation utan utbyggnad av detaljplaneområde 2 har inte beräknats i denna utredning. Men det kan finnas skäl till att göra detta om bebyggelsen i område 2 väsentligen skjuts på framtiden. Om den inte genomförs förändras bullerförhållandena mot aktuellt planområde på flera sätt, bland annat genom att skärmningen mot Västra Esplanaden försvinner och genom att ljudreflexer från fasad förändras. Den sammanvägda effekten av detta är svårbedömd utan separat beräkning, med endast utbyggnad av detaljplaneområde 1, alltså.

Kartbilagor

Beräkningsresultaten finns redovisade på kartbilagor, totalt 20 stycken, enligt nedan.

Karta	bullerkälla	Situation/ljudnivå	Kartdatum
		Befintlig situation	
VJ1	Väg+ jvg	Bullerutbredning, samräknad ekvivalentnivå 2 m över mark	2014-06-26
VJ1:3D vy1-vy2	Väg+ jvg	Samräknad ekvivalentnivå frifältsvärde mot fasad	2014-06-26
V101	Väg	Bullerutbredning, maximalnivå 2 m över mark	2014-06-26
V101:3D vy1-vy2	Väg	Maximalnivå frifältsvärde mot fasad	2014-06-26
J101	Järnväg	Bullerutbredning, maximalnivå 2 m över mark	2014-06-26
J101:3D vy1-vy2	Järnväg	Maximalnivå frifältsvärde mot fasad	2014-06-26
		Planerad situation	
VJ2	Väg+ jvg	Bullerutbredning, samräknad ekvivalentnivå 2 m över mark	2014-06-26
VJ2:3D vy1-vy3	Väg+ jvg	Samräknad ekvivalentnivå frifältsvärde mot fasad	2014-06-24, 2014-06-26
V102	Väg	Bullerutbredning, maximalnivå 2 m över mark	2014-06-26
V102:3D vy1-vy3	Väg	Maximalnivå frifältsvärde mot fasad	2014-06-26
J102	Järnväg	Bullerutbredning, maximalnivå 2 m över mark	2014-06-26
J102:3D vy1-vy2	Järnväg	Maximalnivå frifältsvärde mot fasad	2014-06-26

9. Referenser

Översiktsplan Umeå kommun, delen Fördjupning för de centrala stadsdelarna (antagen 29 augusti 2011).

Regeringens propositioner ”Infrastrukturinriktning för framtida transporter”, Prop 1996/97:53, samt Investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem, Prop 2012/13:25

Buller i planeringen – Planera för bostäder i områden utsatta för buller från väg- och spårtrafik. Boverket, Allmänna råd 2008:1.

Miljöhälsorapport 2009. Socialstyrelsen. Artikelnr 2009-126-70.

Buller och vibrationer från spårbunden linjetrafik – riktlinjer och tillämpning. Banverket Dnr S02-4235/SA60. 2006-02-01. Antagen i februari 2007.

Ljudboken, en kunskapsportal som har tagits fram inom projektet Ljudlandskap för bättre hälsa, finansierat av MISTRA:

<http://www.ljudlandskap.acoustics.nu/index.html>

Samlad information om omgivningsbuller (inkl vägtrafik- och järnvägstrafikbuller och riktlinjer), riktvärden, förordningar mm, Naturvårdsverket:

<http://www.naturvardsverket.se/Stod-i-miljoarbetet/Vagledning-arnesvis/Buller/Buller-fran-vagar-och-jarnvagar/>
<http://www.naturvardsverket.se/Stod-i-miljoarbetet/Vagledning-arnesvis/Buller/Buller-fran-motorbanor/>

Nedan angivna källor återfinns genom Trafikverkets hemsida

<http://www.trafikverket.se/Privat/Miljo-och-halsa/Halsa/Buller-och-vibrationer/>

Åtgärdsprogram för vägtrafikbuller, 2009 och framåt. Vägverket 2008-12-11

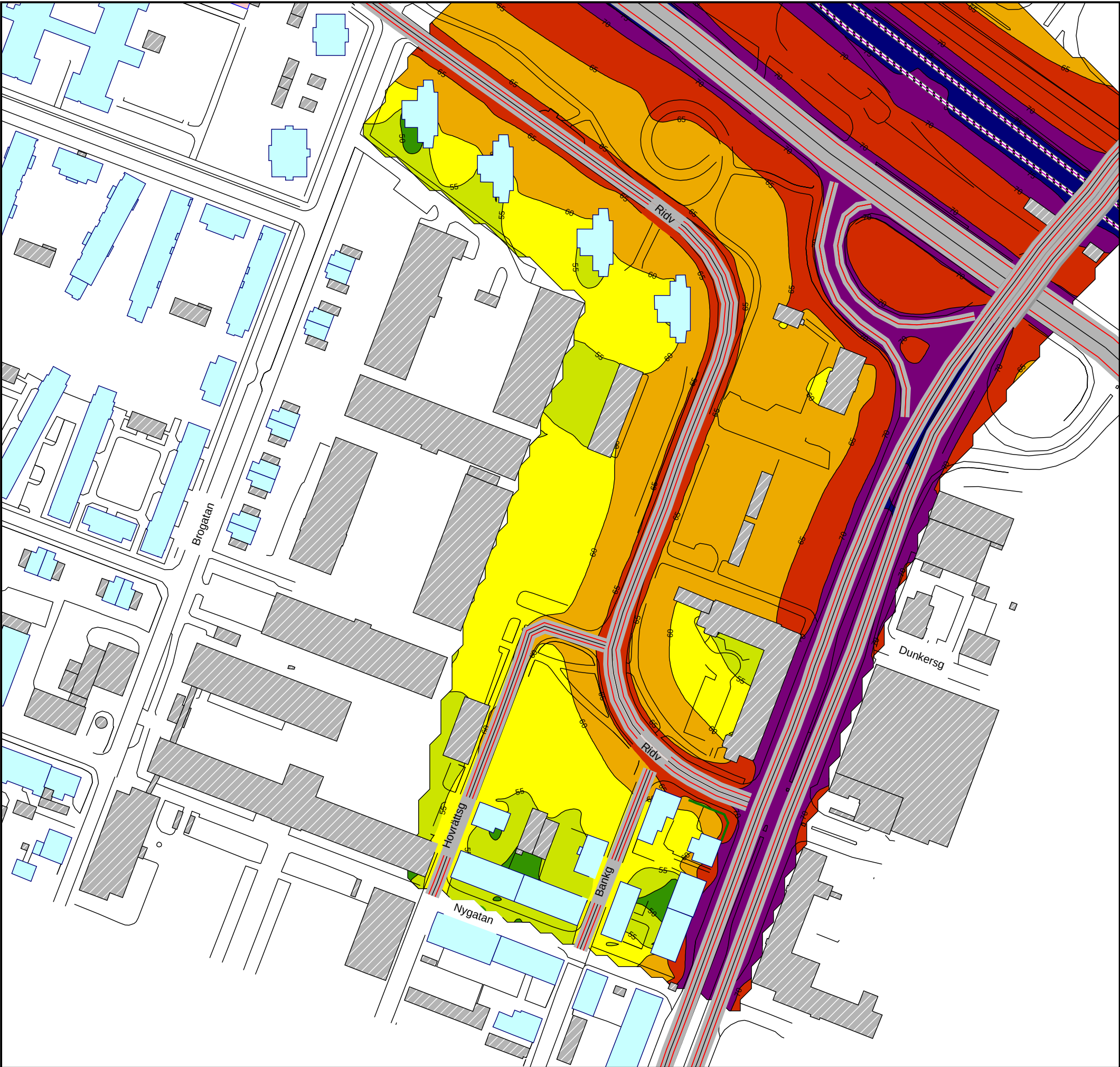
Bullerskyddsåtgärder – allmänna råd för Vägverket, publikation 2001:88

Fördjupningsdokument miljö, Mindre buller 2008-2017, VV publikation 2007:47

Ljudnivå och störningsgrad: <http://www.trafikverket.se/Privat/Miljo-och-halsa/Halsa/Buller-och-vibrationer/Fakta-om-buller-och-vibrationer/>

TrV 2010/9532. Trafikverket 2012. Intern riktlinje för buller och vibrationer vid planering av bebyggelse:

http://www.trafikverket.se/PageFiles/85757/Buller_vibrationer_planering_bebyggelse.pdf



Umeå kommun
Uppdrag: Östra Dragonfältet Umeå
Uppdragsnr. 1320004971

Befintlig situation

Ekvivalentnivå från väg- och järnvägstrafik
2 m över mark

Karta
VJ1

35_Bef sit_väg o jvgtrafik_år 2014 ekvnivå_rev jvgtrafik 140626
Result number 35
Calculation in 2 m above ground

Project engineer: Monica Waaranperä
Created: 2014-06-26
Processed with SoundPLAN 7.3, Update 2014-05-14

Ljudnivå Leq 24

- i dB(A), inkl fasadreflex
Fasadnivåer som frifältsvärde
- | | | |
|------|--|-------|
| 80 < | | <= 80 |
| 75 < | | <= 75 |
| 70 < | | <= 70 |
| 65 < | | <= 65 |
| 60 < | | <= 60 |
| 55 < | | <= 55 |
| 50 < | | <= 50 |

Teckenförklaring

- Emission line, road
- Emission line, rail
- Bef bostadshus
- Övrig bebyggelse
- Vårdlokal etc

Facade Noise Map

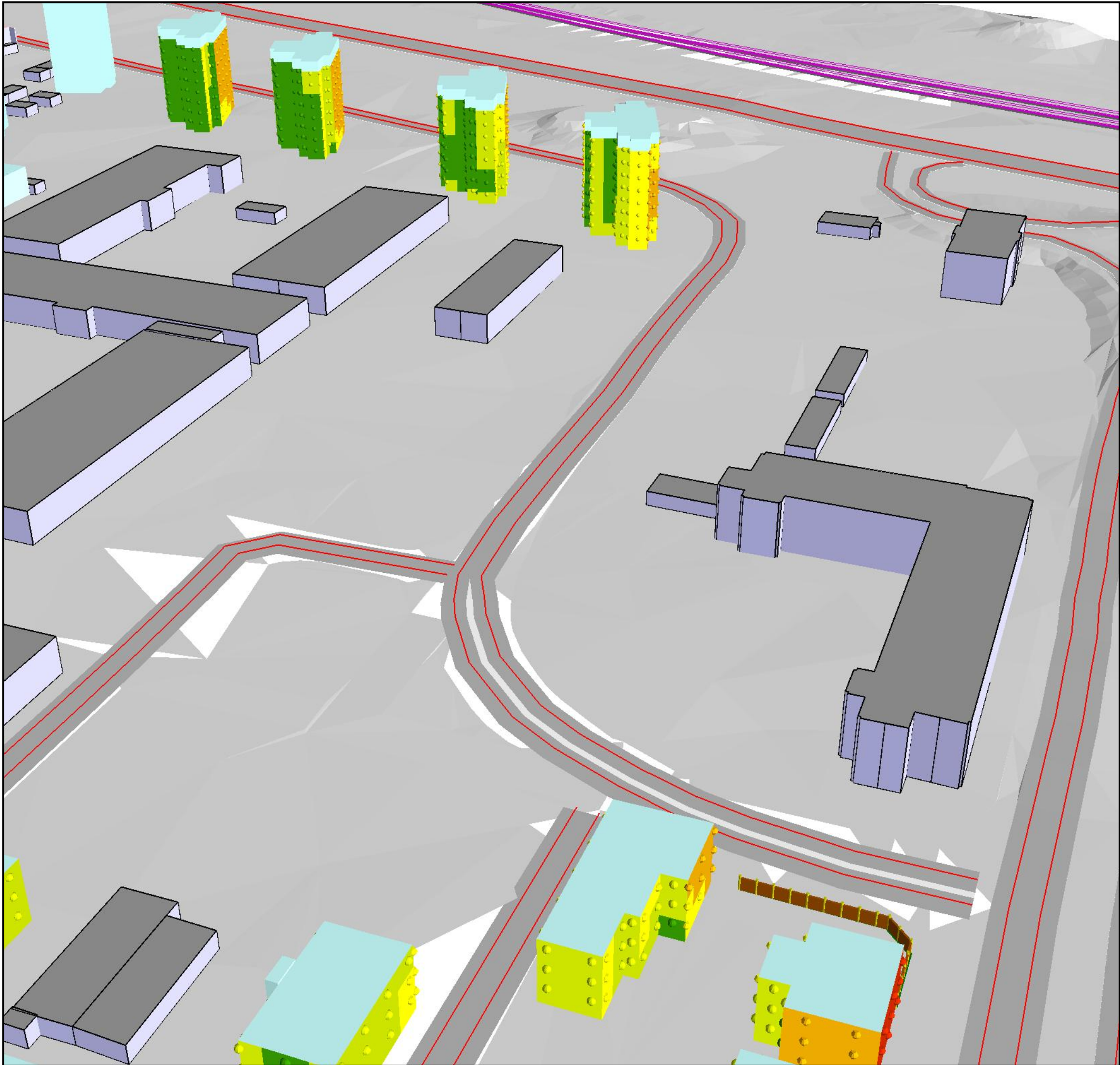
- Beräkn.punkt fasad
- Bef bullerskydd



(A3) Skala 1:1800

0 15 30 60 90 120 m

RAMBOLL



Umeå kommun
Uppdrag: Östra Dragonfältet Umeå
Uppdragsnr. 1320004971

Befintlig situation

Ekvivalentnivå från väg- och järnvägstrafik
som frifältsvärde mot fasad på befintliga
bostadshus inom planområdet.

Karta
VJ1
3D
vy1

34_Bef sit_väg o jvgtrafik_år 2014 ekvnivå_rev jvgtrafik 140626
Result number 34

Project engineer: Monica Waaranperä
Created: 2014-06-26
Processed with SoundPLAN 7.3, Update 2014-05-14

Ljudnivå Leq 24
i dB(A)

Fasadnivåer som frifältsvärde

80 <		<= 80
75 <		<= 75
70 <		<= 70
65 <		<= 65
60 <		<= 60
55 <		<= 55
50 <		<= 50

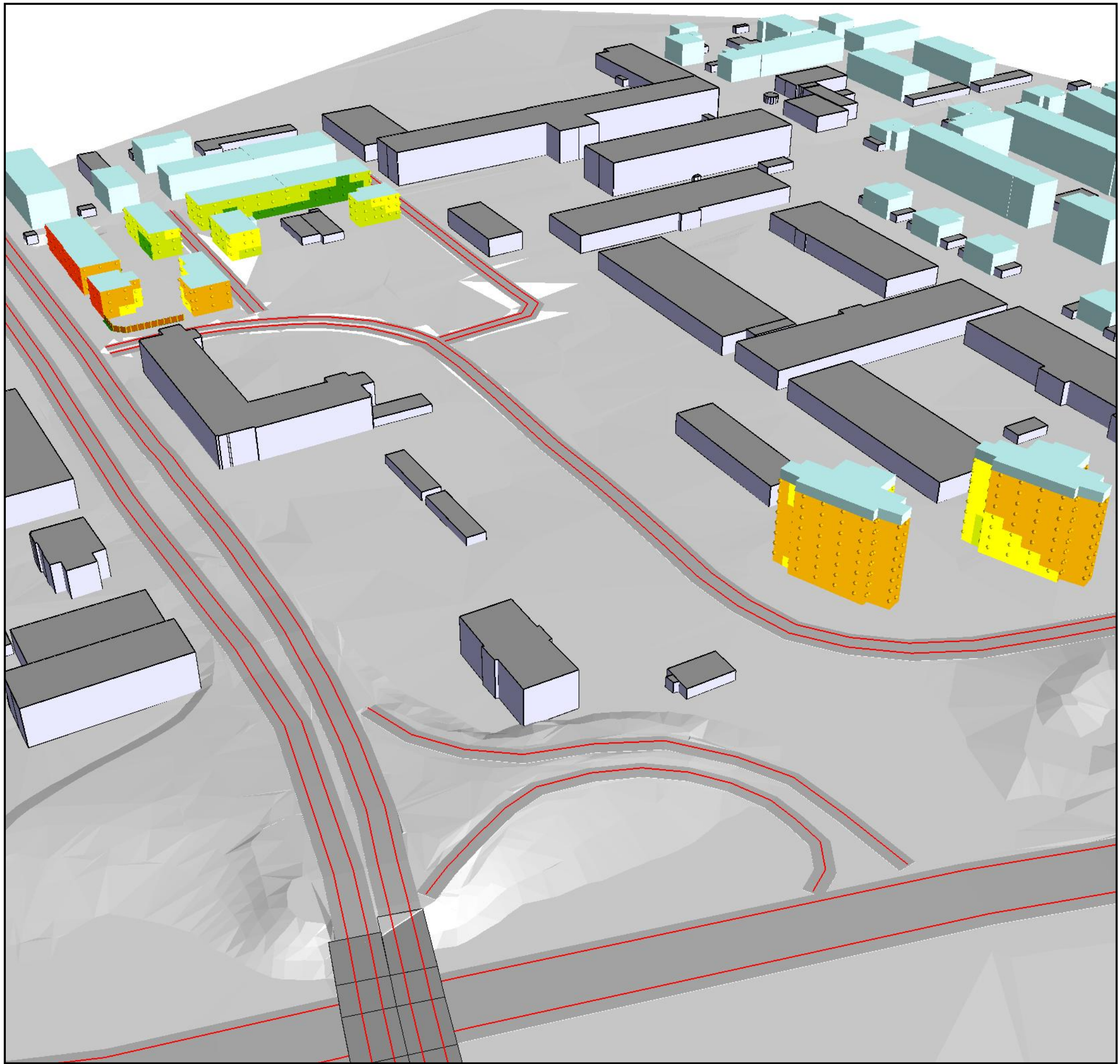
Teckenförklaring

- Emission line, road
- Emission line, rail
- Bef bostadshus
- Övrig bebyggelse
- Vårdlokal etc

Facade Noise Map

- Beräkn.punkt fasad
- Bef bullerskydd

RAMBOLL



Umeå kommun
Uppdrag: Östra Dragonfältet Umeå
Uppdragsnr. 1320004971

Befintlig situation

Ekvivalentnivå från väg- och järnvägstrafik
som frifältsvärde mot fasad på befintliga
bostadshus inom planområdet.

Karta
VJ1
3D
vy2

34_Bef sit_väg o jvgtrafik_år 2014 ekv nivå_rev jvgtrafik 140626
Result number 34

Project engineer: Monica Waaranperä
Created: 2014-06-26
Processed with SoundPLAN 7.3, Update 2014-05-14

Ljudnivå Leq 24
i dB(A)

Fasadnivåer som frifältsvärde

80 <		<= 80
75 <		<= 75
70 <		<= 70
65 <		<= 65
60 <		<= 60
55 <		<= 55
50 <		<= 50

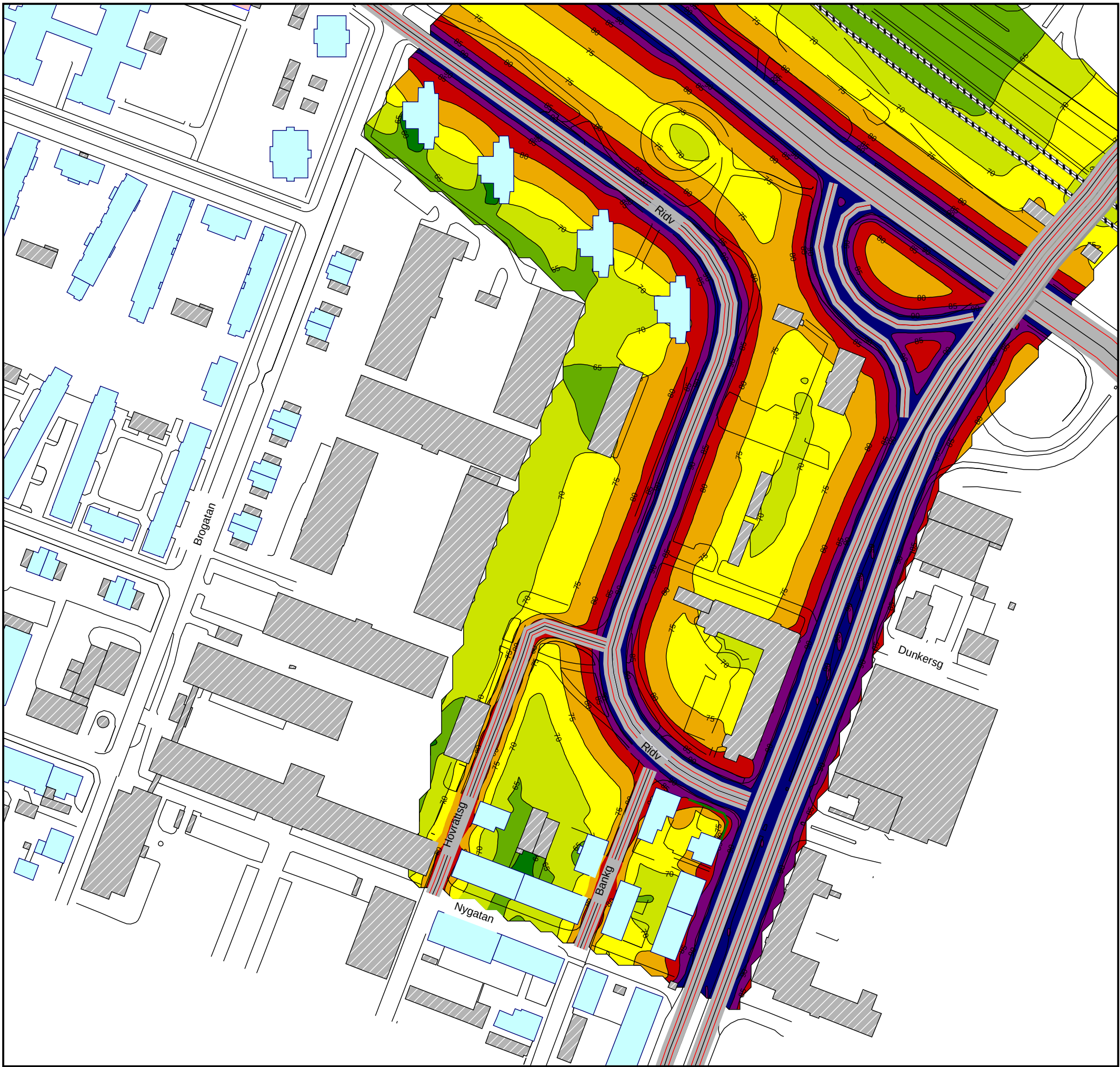
Teckenförklaring

- Emission line, road
- Emission line, rail
- Bef bostadshus
- Övrig bebyggelse
- Vårdlokal etc

Facade Noise Map

- Beräkn.punkt fasad
- Bef bullerskydd

RAMBOLL



Umeå kommun
Uppdrag: Östra Dragonfältet Umeå
Uppdragsnr. 1320004971

Befintlig situation

Maximal nivå från vägtrafik
2 m över mark

Karta
V101

23_Bef sit_vägtrafik_år 2014 ekv o max
Result number 23
Calculation in 2 m above ground

Project engineer: Monica Waaranperä
Created: 2014-06-26
Processed with SoundPLAN 7.3, Update 2014-05-14

Ljudnivå Lmax
i dB(A), inkl fasadreflex
Fasadnivåer som frifältsvärde

90 <		<= 90
85 <		<= 85
80 <		<= 80
75 <		<= 75
70 <		<= 70
65 <		<= 65
60 <		<= 60

Teckenförklaring

- Emission line, road
- Emission line, rail
- Bef bostadshus
- Övrig bebyggelse
- Vårdlokal etc

Facade Noise Map

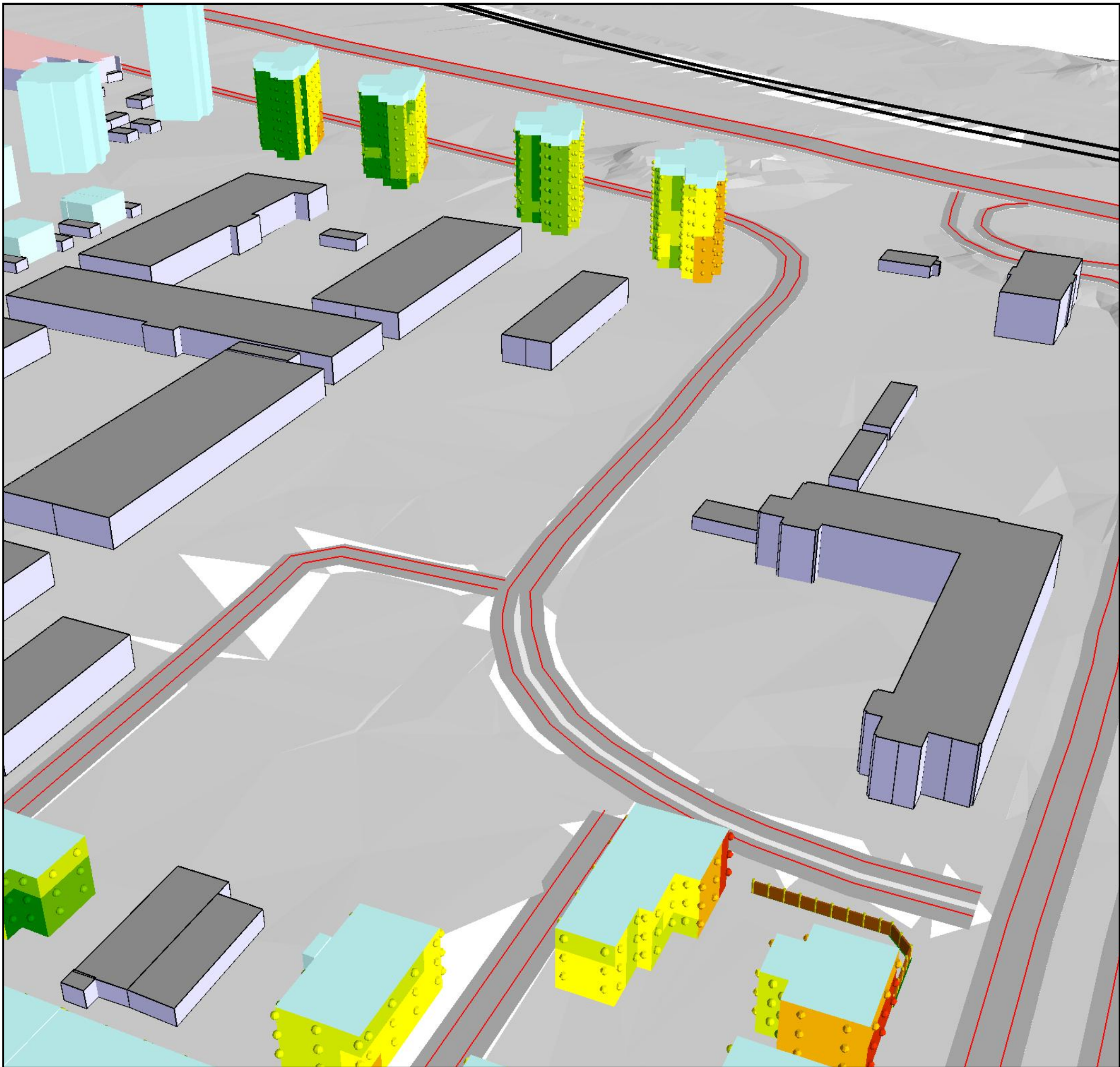
- Beräkn.punkt fasad
- Bef bullerskydd



(A3) Skala 1:1800

0 15 30 60 90 120 m





Umeå kommun
Uppdrag: Östra Dragonfältet Umeå
Uppdragsnr. 1320004971

Befintlig situation

Maximal från vägtrafik
som frifältsvärde mot fasad
på befintliga bostadshus inom planområdet.

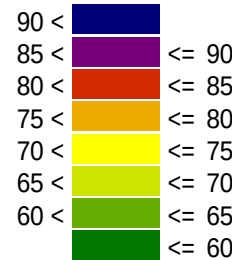
Karta
V101
3D
vy1

18_Bef sit_vägtrafik_år 2014 ekv o max
Result number 18

Project engineer: Monica Waaranperä
Created: 2014-06-26
Processed with SoundPLAN 7.3, Update 2014-05-14

Ljudnivå Lmax
i dB(A)

Fasadnivåer som frifältsvärde



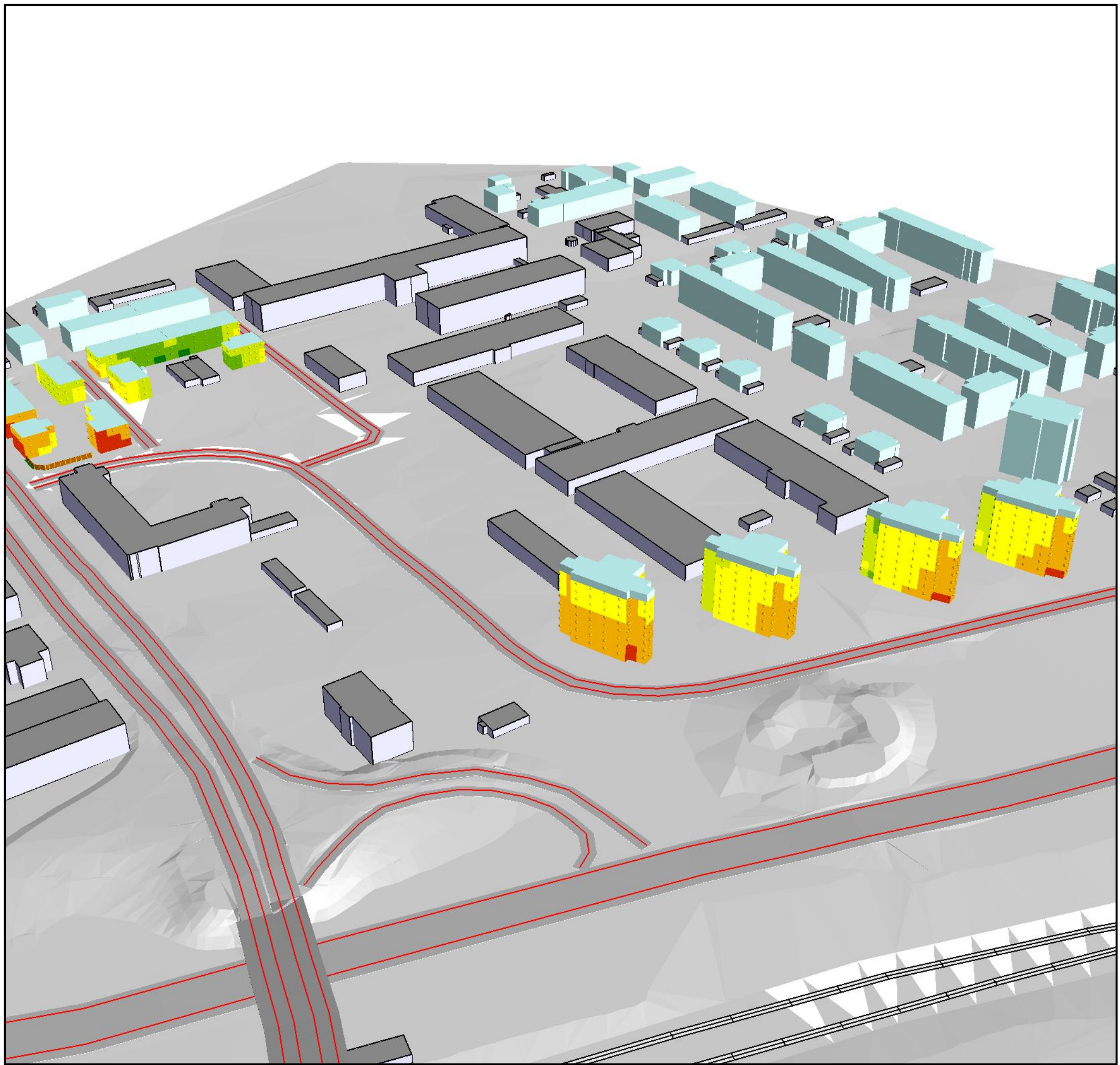
Teckenförklaring

- Emission line, road
- Emission line, rail
- Bef bostadshus
- Övrig bebyggelse
- Vårdlokal etc

Facade Noise Map

- Beräkn.punkt fasad
- Bef bullerskydd

RAMBOLL



Umeå kommun
Uppdrag: Östra Dragonfältet Umeå
Uppdragsnr. 1320004971

Befintlig situation

Maximal från vägtrafik
som frifältsvärde mot fasad
på befintliga bostadshus inom planområdet.

Karta
V101
3D
vy2

18_Bef sit_vägtrafik_år 2014 ekv o max
Result number 18

Project engineer: Monica Waaranperä
Created: 2014-06-26
Processed with SoundPLAN 7.3, Update 2014-05-14

Ljudnivå Lmax
i dB(A)

Fasadnivåer som frifältsvärde

90 <	<= 90
85 <	<= 85
80 <	<= 80
75 <	<= 75
70 <	<= 70
65 <	<= 65
60 <	<= 60

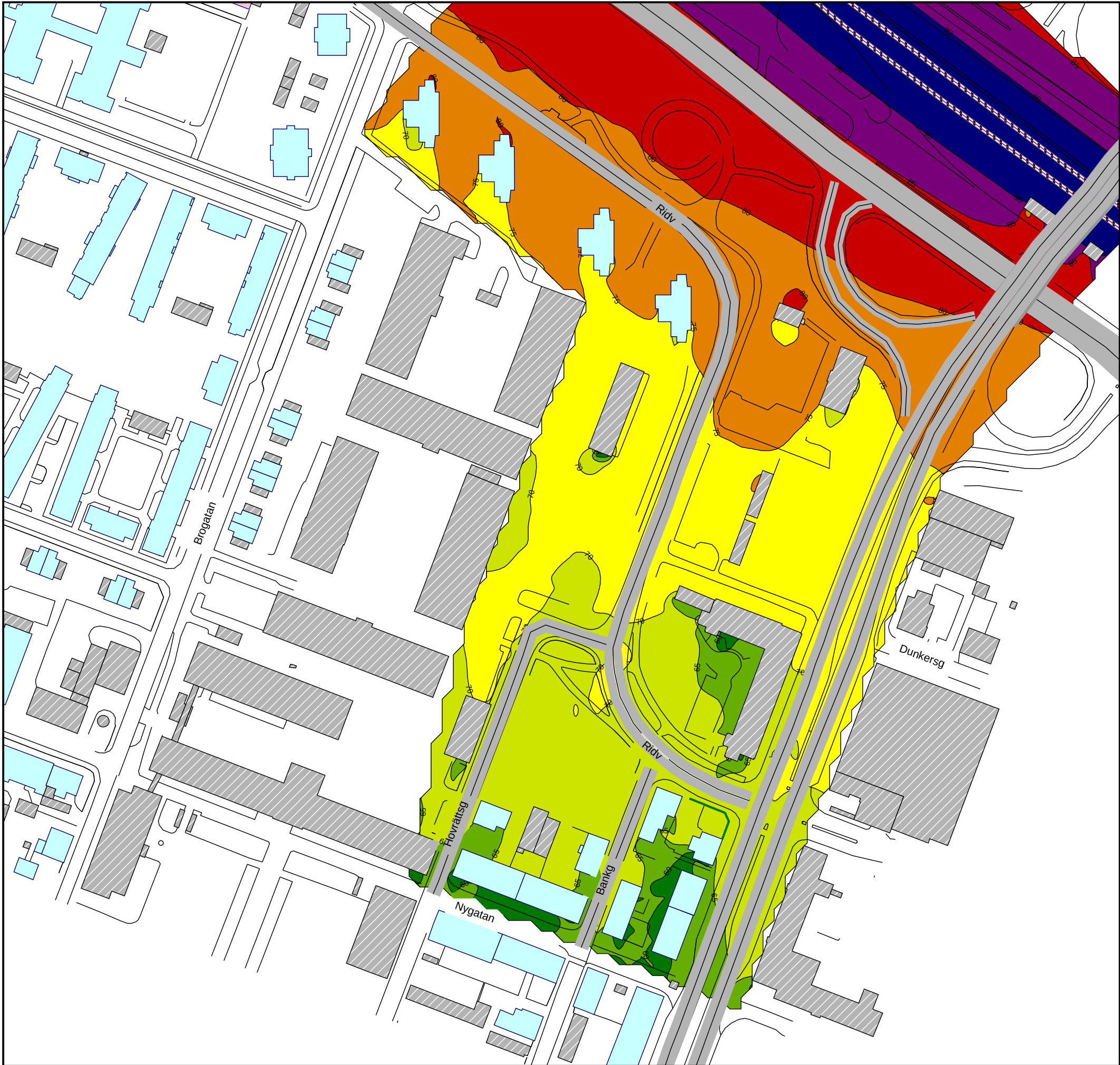
Teckenförklaring

- Emission line, road
- Emission line, rail
- Bef bostadshus
- Övrig bebyggelse
- Vårdlokal etc

Facade Noise Map

- Beräkn.punkt fasad
- Bef bullerskydd

RAMBOLL



Umeå kommun
Uppdrag: Östra Dragonfältet Umeå
Uppdragsnr. 1320004971

Befintlig situation

Maximal nivå från järnvägstrafik
2 m över mark

Karta
J101

37_Bef sit_jvgtrafik_rev jvgtrafik 140626
Result number 37
Calculation in 2 m above ground

Project engineer: Monica Waaranperä
Created: 2014-06-26
Processed with SoundPLAN 7.3, Update 2014-05-14

Ljudnivå Lmax
i dB(A), inkl fasadreflex

Fasadnivåer som frifältsvärde

90 <	<= 90
85 <	<= 85
80 <	<= 80
75 <	<= 75
70 <	<= 70
65 <	<= 65
60 <	<= 60

Teckenförklaring

- Emission line, road
- Emission line, rail
- Bef bostadshus
- Övrig bebyggelse
- Vårdlokal etc

Facade Noise Map

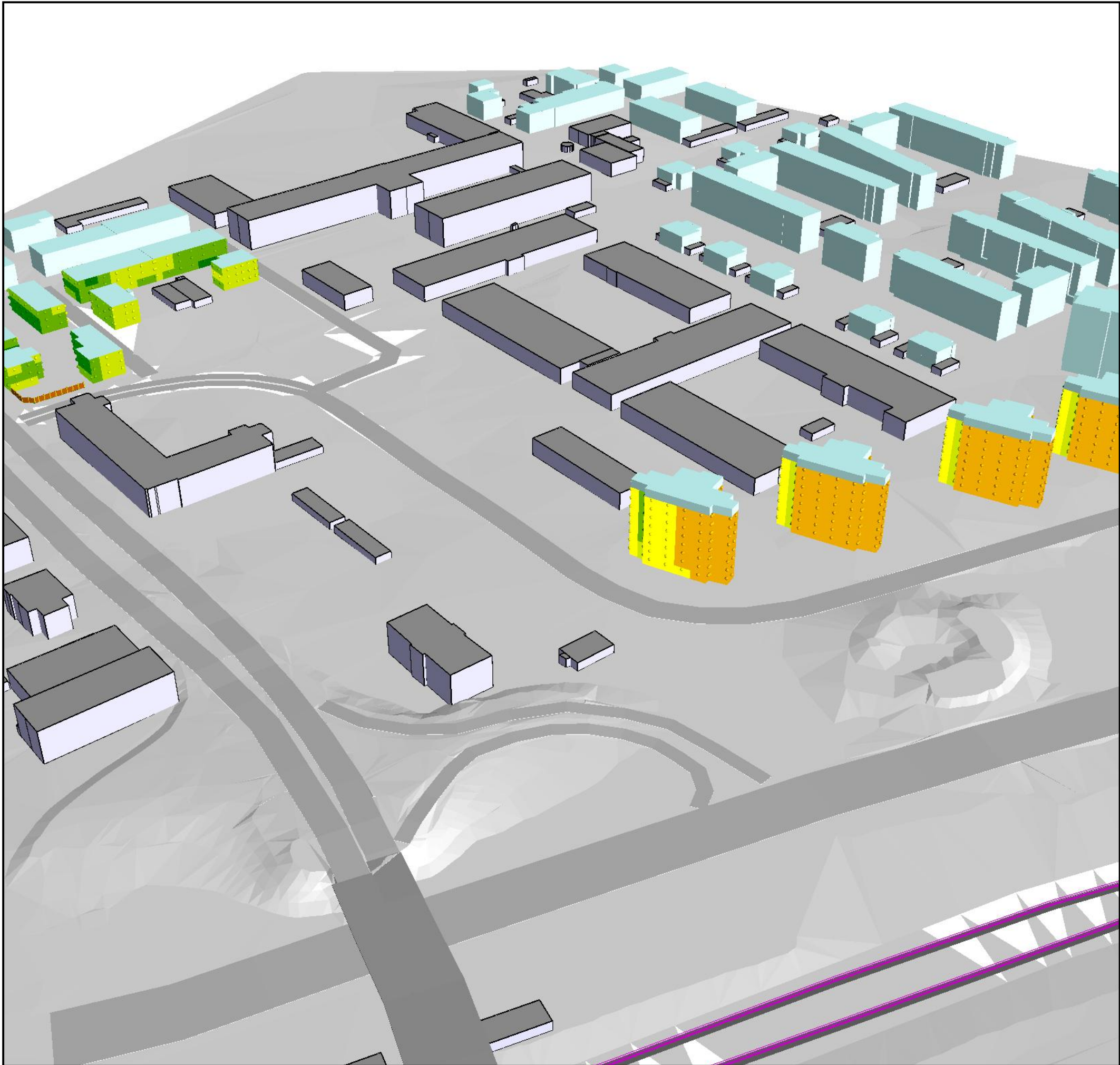
- Beräkn.punkt fasad
- Bef bullerskydd



(A3) Skala 1:1800

0 15 30 60 90 120 m

RAMBOLL



Umeå kommun
Uppdrag: Östra Dragonfältet Umeå
Uppdragsnr. 1320004971

Befintlig situation

Maximal från spårtrafik
som frifältsvärde mot fasad
på befintliga bostadshus inom planområdet.

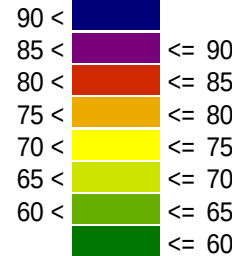
Karta
J101
3D
vy1

36_Bef sit_ jvgtrafik_rev jvgtrafik 140626
Result number 36

Project engineer: Monica Waaranperä
Created: 2014-06-26
Processed with SoundPLAN 7.3, Update 2014-05-14

Ljudnivå Lmax
i dB(A)

Fasadnivåer som frifältsvärde



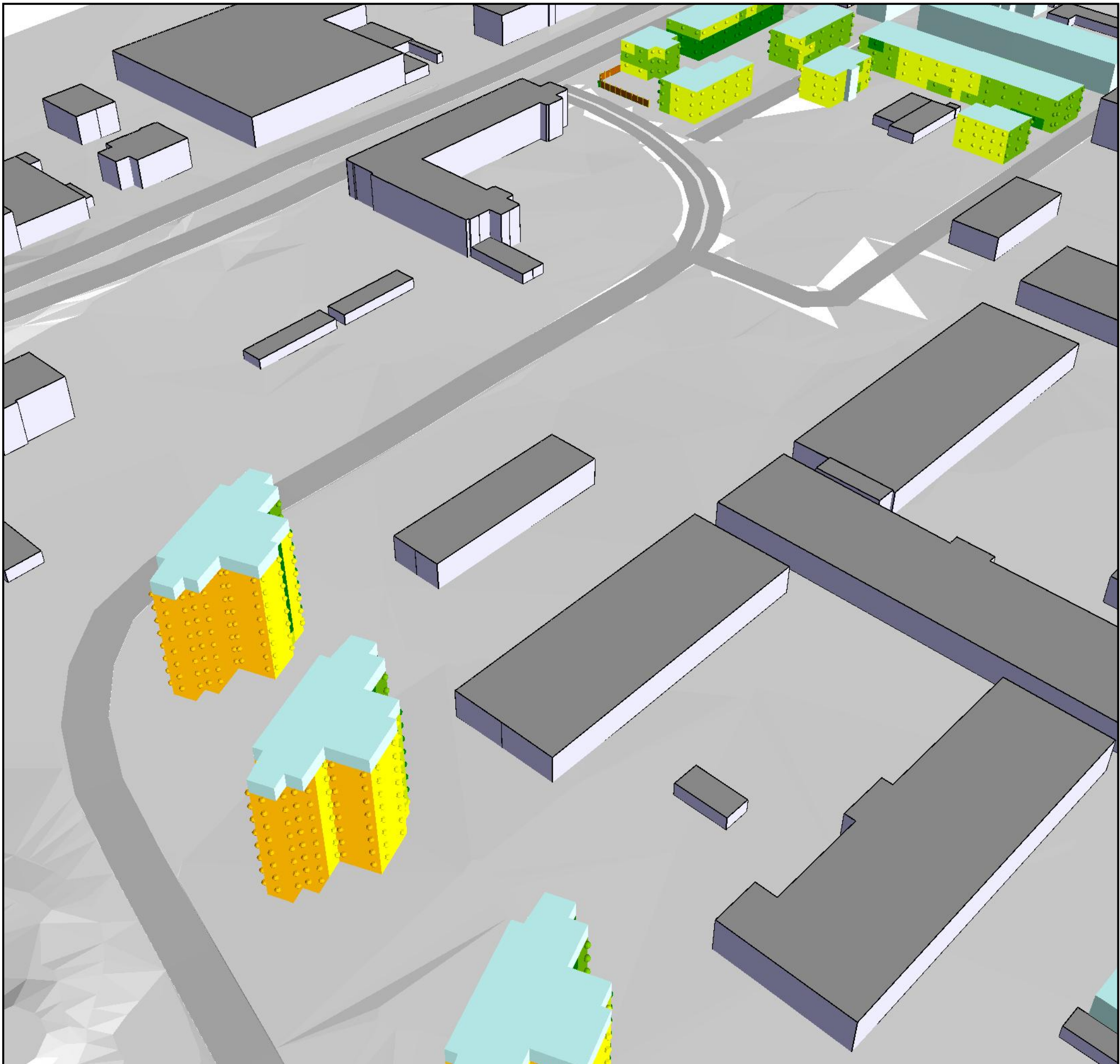
Teckenförklaring

- Emission line, road
- Emission line, rail
- Bef bostadshus
- Övrig bebyggelse
- Vårdlokal etc

Facade Noise Map

- Beräkn.punkt fasad
- Bef bullerskydd

RAMBOLL



Umeå kommun
Uppdrag: Östra Dragonfältet Umeå
Uppdragsnr. 1320004971

Befintlig situation

Maximal från spårtrafik
som frifältsvärde mot fasad
på befintliga bostadshus inom planområdet.

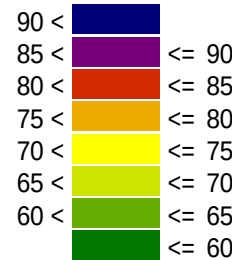
Karta
J101
3D
vy2

36_Bef sit_jvgtrafik_rev jvgtrafik 140626
Result number 36

Project engineer: Monica Waaranperä
Created: 2014-06-26
Processed with SoundPLAN 7.3, Update 2014-05-14

Ljudnivå Lmax
i dB(A)

Fasadnivåer som frifältsvärde



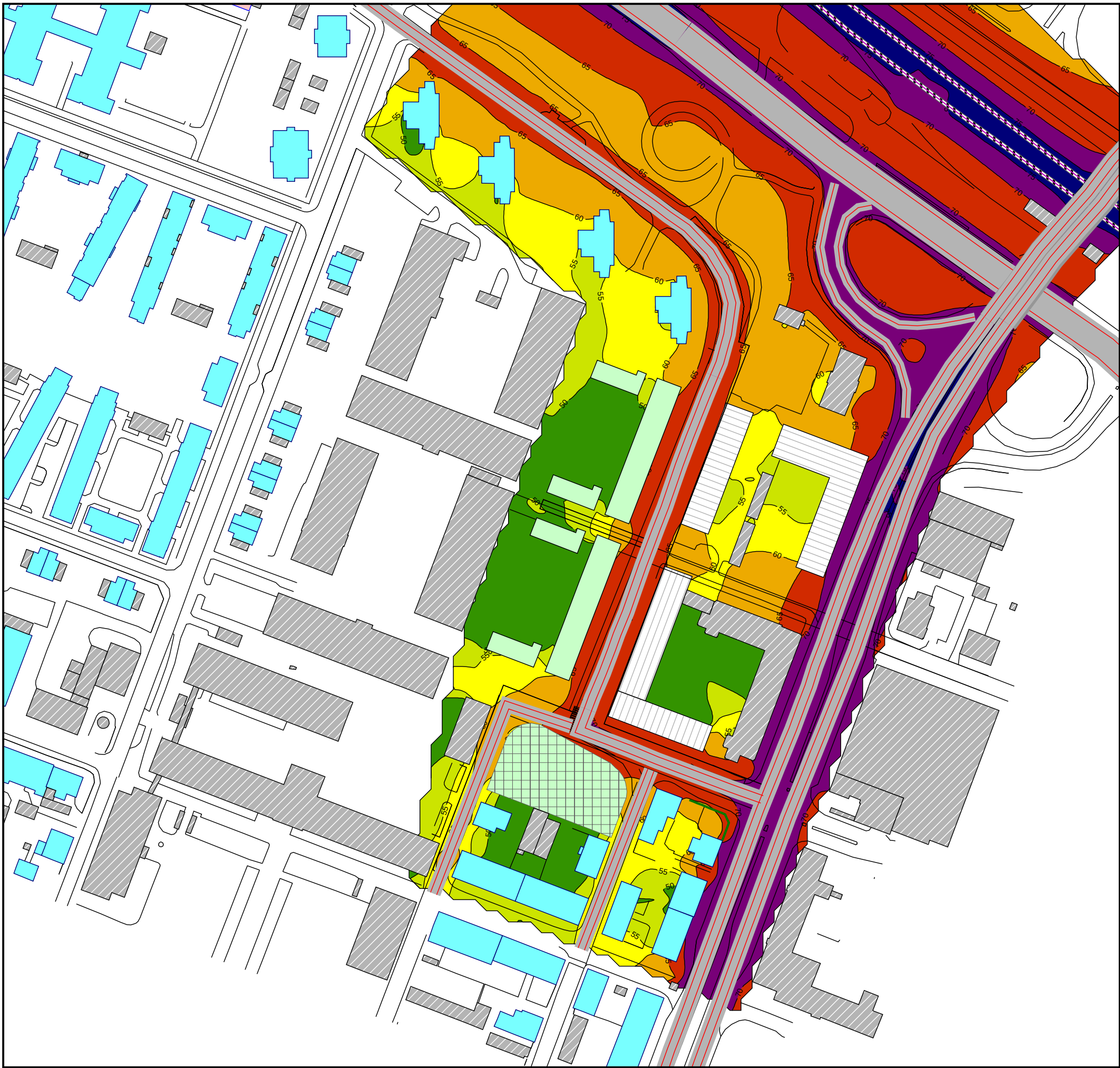
Teckenförklaring

- Emission line, road
- Emission line, rail
- Bef bostadshus
- Övrig bebyggelse
- Vårdlokal etc

Facade Noise Map

- Beräkn.punkt fasad
- Bef bullerskydd

RAMBOLL



Umeå kommun
Uppdrag: Östra Dragonfältet Umeå
Uppdragsnr. 1320004971

Framtida situation
Scenario Fullständig utbyggnad

Ekvivalentnivå från väg- och järnvägstrafik
2 m över mark

Karta
VJ2

28_Planerad situation_väg+jvgtrafik ekvnivå_rev plan140623
Result number 28
Calculation in 2 m above ground

Project engineer: Monica Waaranperä
Created: 2014-06-26
Processed with SoundPLAN 7.3, Update 2014-05-14

Ljudnivå Leq 24

- i dB(A), inkl fasadreflex
Fasadnivåer som frifältsvärde
- | | | |
|------|--|-------|
| 80 < | | <= 80 |
| 75 < | | <= 75 |
| 70 < | | <= 70 |
| 65 < | | <= 65 |
| 60 < | | <= 60 |
| 55 < | | <= 55 |
| 50 < | | <= 50 |

Teckenförklaring

- Emission line, road
- Emission line, rail
- Bef bostadshus
- Övrig bebyggelse
- Vårdlokal etc

Facade Noise Map

- Beräkn.punkt fasad
- Byggrätt enl DP
- Kommande planer
- Planerat phus
- Bef bullerskydd



(A3) Skala 1:1800

0 15 30 60 90 120 m

RAMBOLL



Umeå kommun
Uppdrag: Östra Dragonfältet Umeå
Uppdragsnr. 1320004971

Framtida situation
Scenario Fullständig utbyggnad

Ekvivalentnivå från väg- och järnvägstrafik
som frifältsvärde mot fasad på planerad
bebyggelse och befintliga
bostadshus inom planområdet.

Karta
VJ2
3D
vy1

29_Planerad situation_väg+jvgtrafik ekvnivå_rev plan140623
Result number 29
Calculation in above ground

Project engineer: Monica Waaranperä
Created: 2014-06-24
Processed with SoundPLAN 7.3, Update 2014-05-14

Ljudnivå Leq 24
i dB(A)

Fasadnivåer som frifältsvärde

80 <	<= 80
75 <	<= 75
70 <	<= 70
65 <	<= 65
60 <	<= 60
55 <	<= 55
50 <	<= 50

Teckenförklaring

- Emission line, road
- Emission line, rail
- Bef bostadshus
- Övrig bebyggelse
- Vårdlokal etc

Facade Noise Map

- Beräkn.punkt fasad
- Byggrätt enl DP
- Kommande planer
- Planerat phus
- Bef bullerskydd

RAMBOLL



Umeå kommun
Uppdrag: Östra Dragonfältet Umeå
Uppdragsnr. 1320004971

Framtida situation
Scenario Fullständig utbyggnad

Ekvivalentnivå från väg- och järnvägstrafik
som frifältsvärde mot fasad på planerad
bebyggelse och befintliga
bostadshus inom planområdet.

Karta
VJ2
3D
vy2

29_Planerad situation_väg+jvgtrafik ekvnivå_rev plan140623
Result number 29
Calculation in above ground

Project engineer: Monica Waaranperä
Created: 2014-06-24
Processed with SoundPLAN 7.3, Update 2014-05-14

Ljudnivå Leq 24
i dB(A)

Fasadnivåer som frifältsvärde

80 <		<= 80
75 <		<= 75
70 <		<= 70
65 <		<= 65
60 <		<= 60
55 <		<= 55
50 <		<= 50

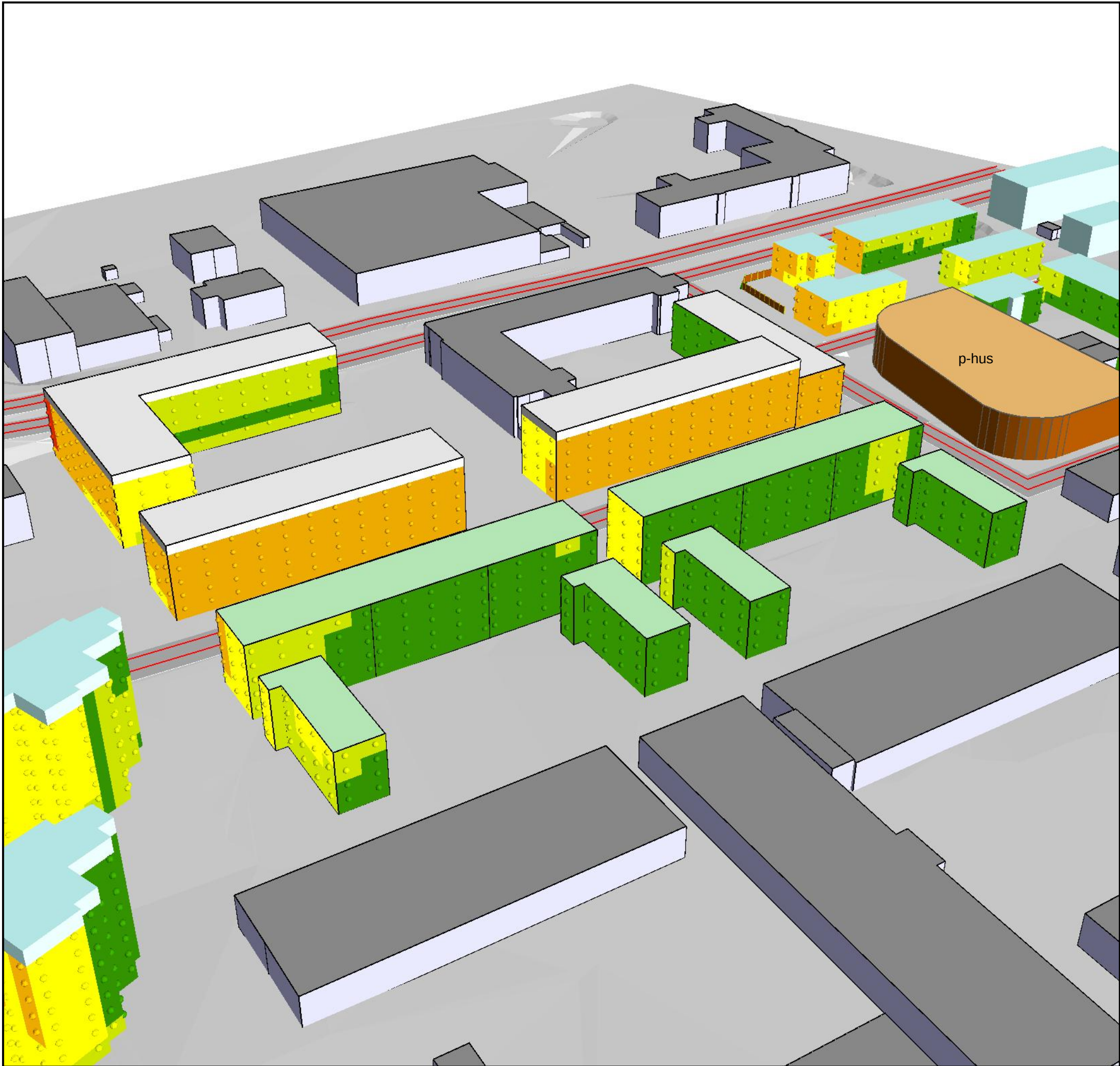
Teckenförklaring

- Emission line, road
- Emission line, rail
- Bef bostadshus
- Övrig bebyggelse
- Vårdlokal etc

Facade Noise Map

- Beräkn.punkt fasad
- Byggrätt enl DP
- Kommande planer
- Planerat phus
- Bef bullerskydd

RAMBOLL



Umeå kommun
Uppdrag: Östra Dragonfältet Umeå
Uppdragsnr. 1320004971

Framtida situation
Scenario Fullständig utbyggnad

Ekvivalentnivå från väg- och järnvägstrafik
som frifältsvärde mot fasad på planerad
bebyggelse och befintliga
bostadshus inom planområdet.

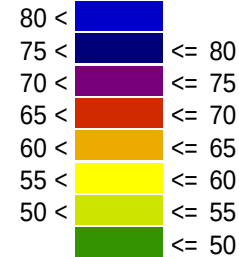
Karta
VJ2
3D
vy3

29_Planerad situation_väg+jvgtrafik ekvnivå_rev plan140623
Result number 29
Calculation in above ground

Project engineer: Monica Waaranperä
Created: 2014-06-24
Processed with SoundPLAN 7.3, Update 2014-05-14

Ljudnivå Leq 24
i dB(A)

Fasadnivåer som frifältsvärde



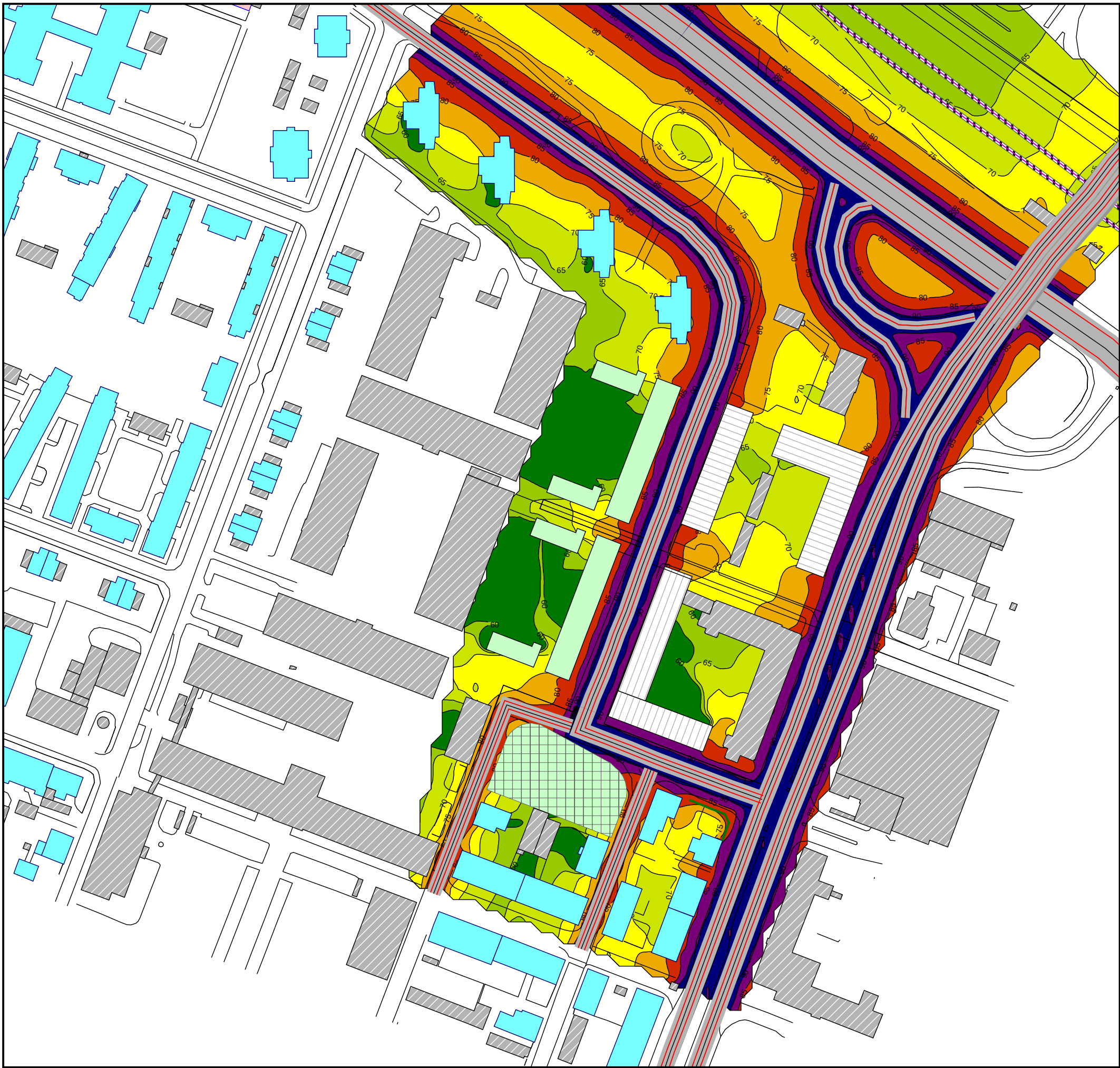
Teckenförklaring

- Emission line, road
- Emission line, rail
- Bef bostadshus
- Övrig bebyggelse
- Vårdlokal etc

Facade Noise Map

- Beräkn.punkt fasad
- Byggrätt enl DP
- Kommande planer
- Planerat phus
- Bef bullerskydd

RAMBOLL



Umeå kommun
Uppdrag: Östra Dragonfältet Umeå
Uppdragsnr. 1320004971

Framtida situation
Scenario Fullständig utbyggnad

Maximal från vägtrafik
2 m över mark

Karta
V102

32_Planerad situation_vägtrafik lmax o leq_rev plan140623
Result number 32
Calculation in 2 m above ground

Project engineer: Monica Waaranperä
Created: 2014-06-26
Processed with SoundPLAN 7.3, Update 2014-05-14

Ljudnivå Lmax
i dB(A), inkl fasadreflex

Fasadnivåer som frifältsvärde

90 <	<= 90
85 <	<= 85
80 <	<= 80
75 <	<= 75
70 <	<= 70
65 <	<= 65
60 <	<= 60

Teckenförklaring

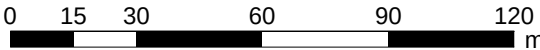
- Emission line, road
- Emission line, rail
- Bef bostadshus
- Övrig bebyggelse
- Vårdlokal etc

Facade Noise Map

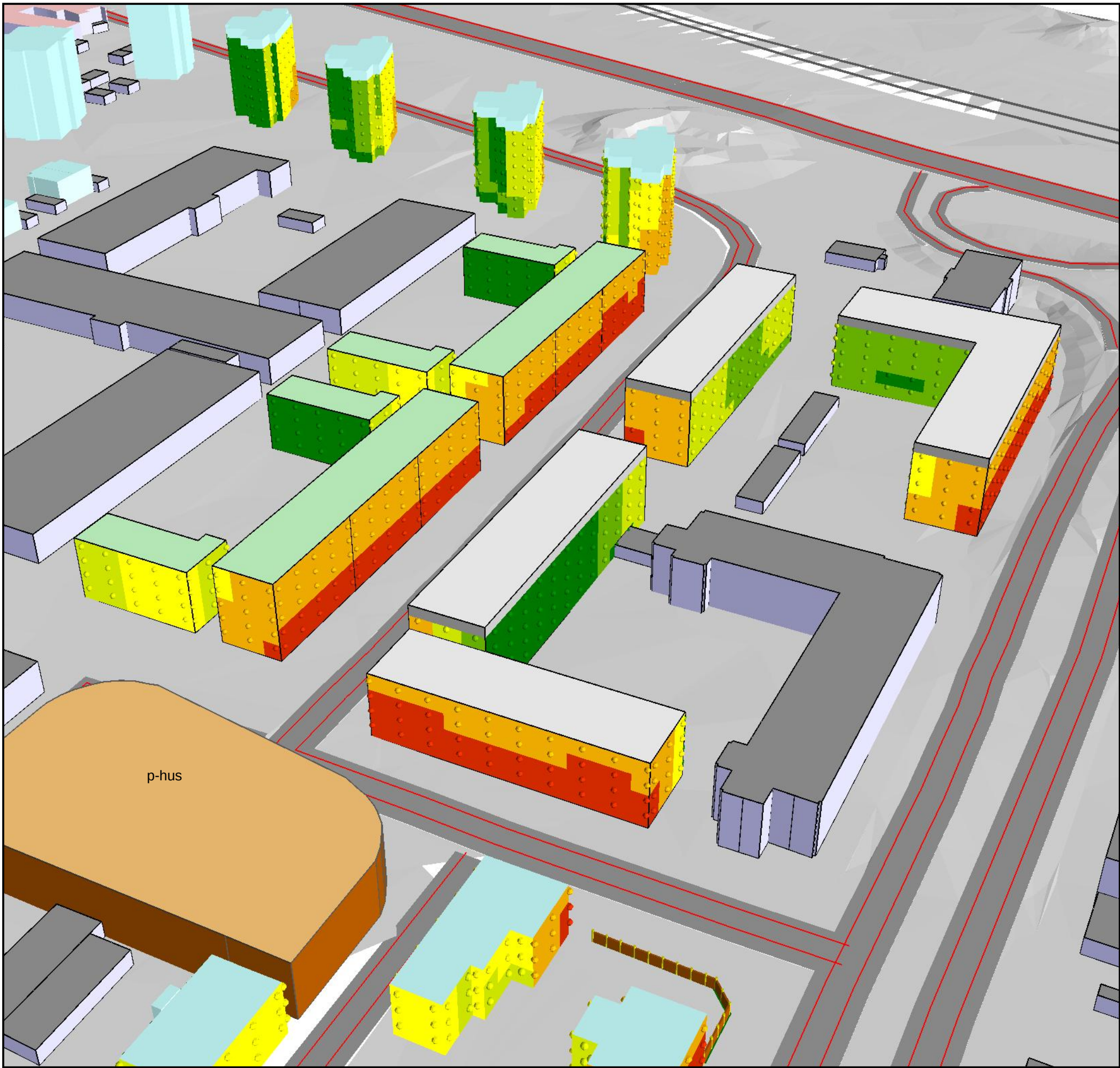
- Beräkn.punkt fasad
- Byggrätt enl DP
- Kommande planer
- Planerat phus
- Bef bullerskydd



(A3) Skala 1:1800



RAMBOLL



Umeå kommun
Uppdrag: Östra Dragonfältet Umeå
Uppdragsnr. 1320004971

Framtida situation
Scenario Fullständig utbyggnad

Maximal från vägtrafik
som frifältsvärde mot fasad
på planerad bebyggelse och befintliga
bostadshus inom planområdet.

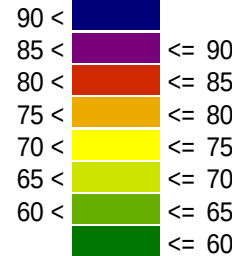
Karta
V102
3D
vy1

33_Planerad situation_vägtrafik lmax o leq_rev plan140623
Result number 33

Project engineer: Monica Waaranperä
Created: 2014-06-26
Processed with SoundPLAN 7.3, Update 2014-05-14

Ljudnivå Lmax
i dB(A)

Fasadnivåer som frifältsvärde



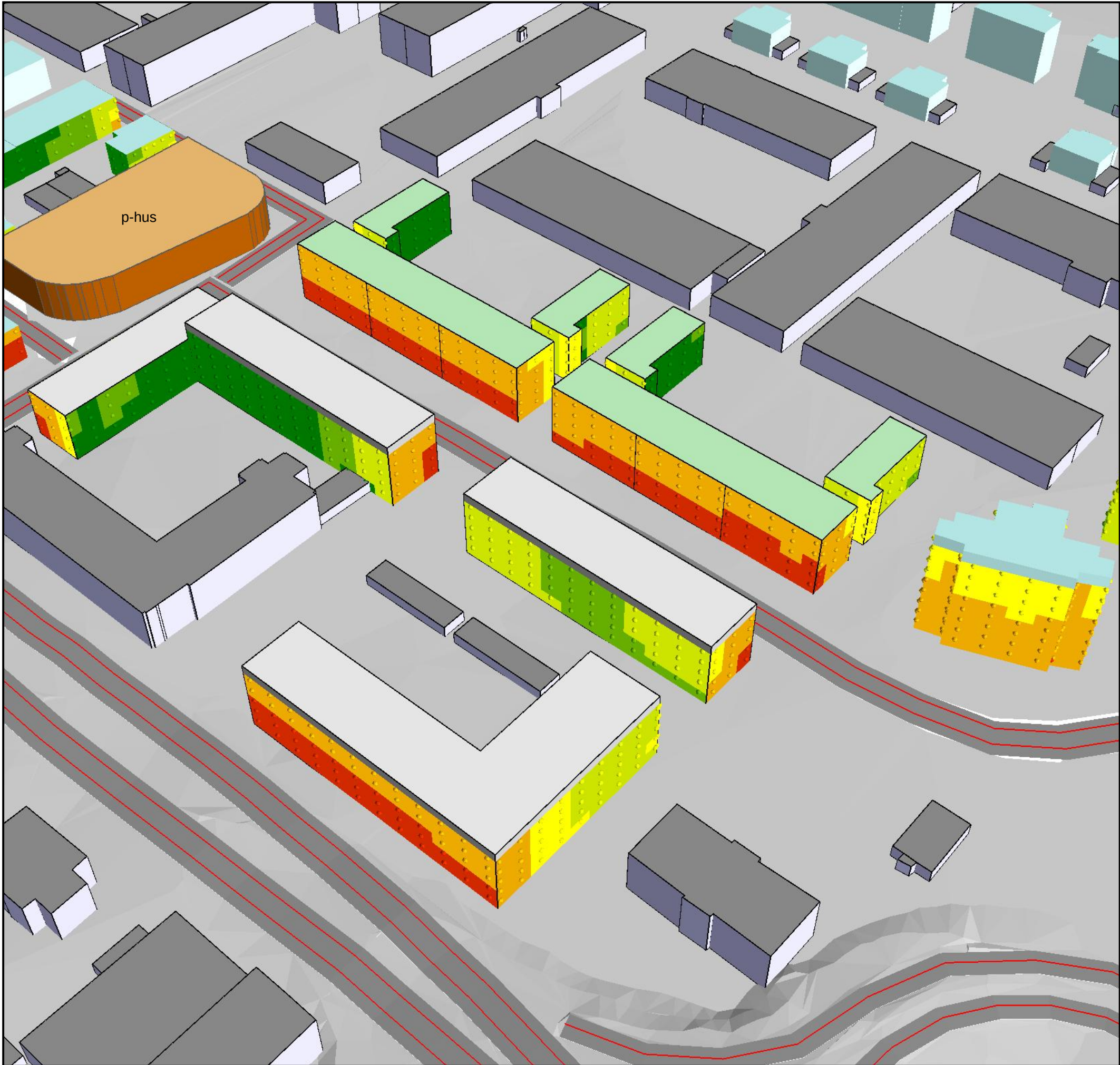
Teckenförklaring

- Emission line, road
- Emission line, rail
- Bef bostadshus
- Övrig bebyggelse
- Vårdlokal etc

Facade Noise Map

- Beräkn.punkt fasad
- Byggrätt enl DP
- Kommande planer
- Planerat phus
- Bef bullerskydd

RAMBOLL



Umeå kommun
Uppdrag: Östra Dragonfältet Umeå
Uppdragsnr. 1320004971

Framtida situation
Scenario Fullständig utbyggnad

Maximal från vägtrafik
som frifältsvärde mot fasad
på planerad bebyggelse och befintliga
bostadshus inom planområdet.

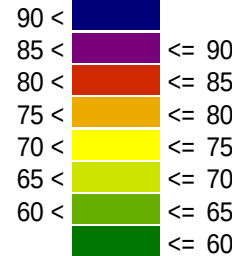
Karta
V102
3D
vy2

33_Planerad situation_vägtrafik lmax o leq_rev plan140623
Result number 33

Project engineer: Monica Waaranperä
Created: 2014-06-26
Processed with SoundPLAN 7.3, Update 2014-05-14

Ljudnivå Lmax
i dB(A)

Fasadnivåer som frifältsvärde



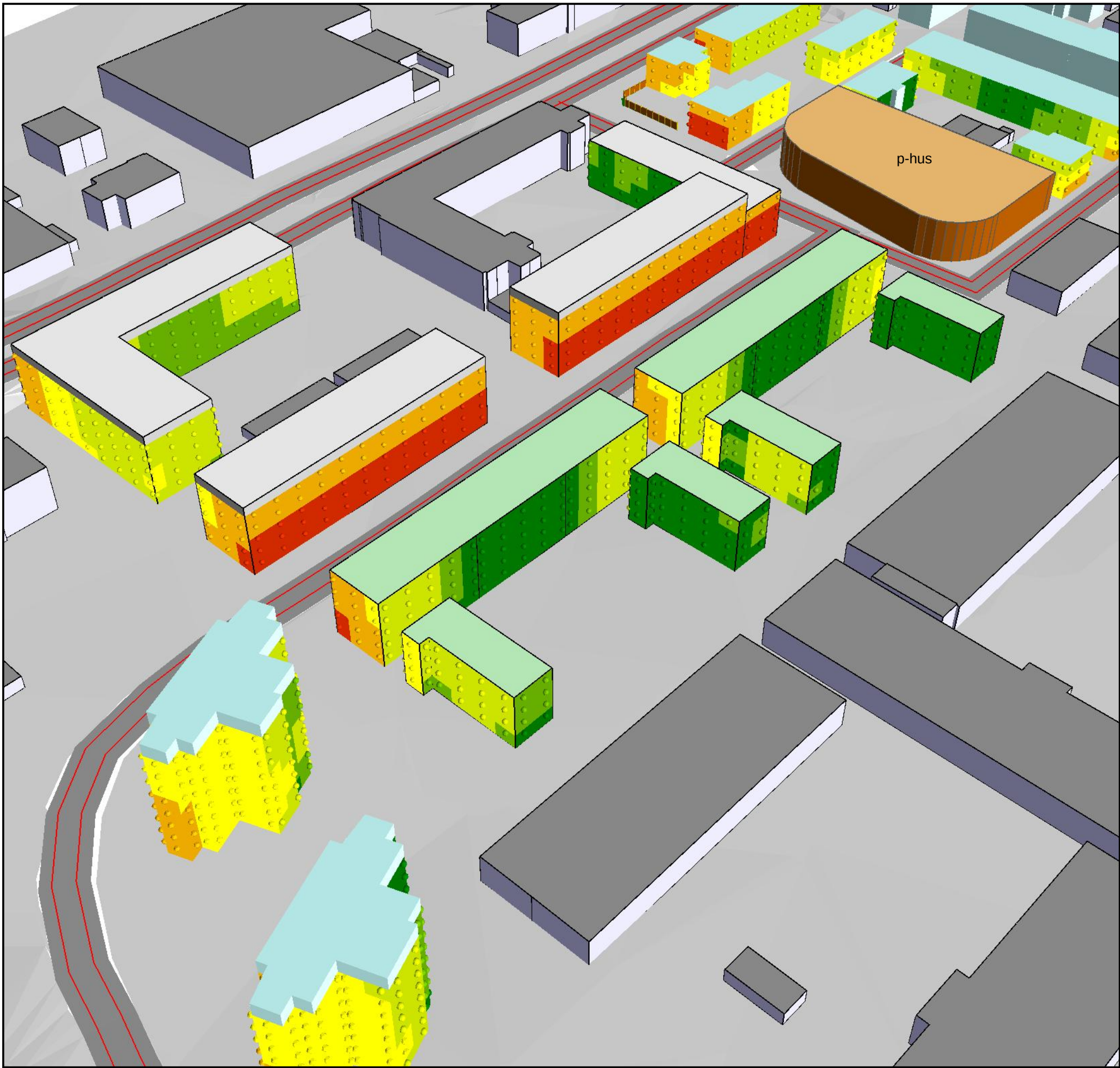
Teckenförklaring

- Emission line, road
- Emission line, rail
- Bef bostadshus
- Övrig bebyggelse
- Vårdlokal etc

Facade Noise Map

- Beräkn.punkt fasad
- Byggrätt enl DP
- Kommande planer
- Planerat phus
- Bef bullerskydd

RAMBOLL



Umeå kommun
Uppdrag: Östra Dragonfältet Umeå
Uppdragsnr. 1320004971

Framtida situation
Scenario Fullständig utbyggnad

Maximal från vägtrafik
som frifältsvärde mot fasad
på planerad bebyggelse och befintliga
bostadshus inom planområdet.

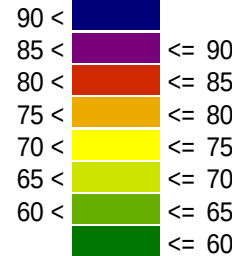
Karta
V102
3D
vy3

33_Planerad situation_vägtrafik lmax o leq_rev plan140623
Result number 33

Project engineer: Monica Waaranperä
Created: 2014-06-26
Processed with SoundPLAN 7.3, Update 2014-05-14

Ljudnivå Lmax
i dB(A)

Fasadnivåer som frifältsvärde



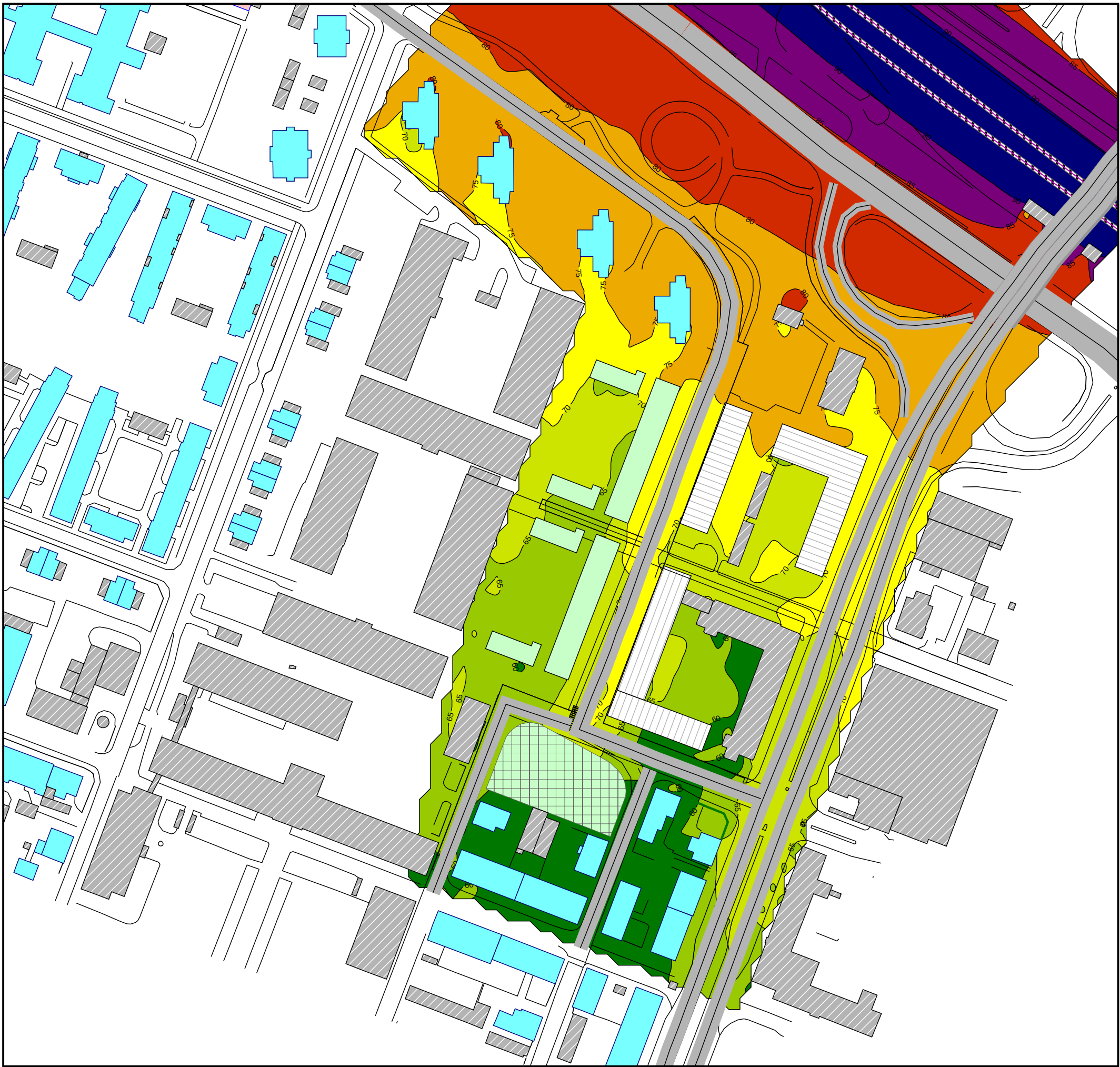
Teckenförklaring

- Emission line, road
- Emission line, rail
- Bef bostadshus
- Övrig bebyggelse
- Vårdlokal etc

Facade Noise Map

- Beräkn.punkt fasad
- Byggrätt enl DP
- Kommande planer
- Planerat phus
- Bef bullerskydd

RAMBOLL



Umeå kommun
Uppdrag: Östra Dragonfältet Umeå
Uppdragsnr. 1320004971

Framtida situation
Scenario Fullständig utbyggnad

Maximal från järnvägstrafik
2 m över mark

Karta
J102

30_Planerad situation_jvgtrafik_lmax o leq_rev plan140623
Result number 30
Calculation in 2 m above ground

Project engineer: Monica Waaranperä
Created: 2014-06-26
Processed with SoundPLAN 7.3, Update 2014-05-14

Ljudnivå Lmax
i dB(A), inkl fasadreflex

Fasadnivåer som frifältsvärde

90 <		<= 90
85 <		<= 85
80 <		<= 80
75 <		<= 75
70 <		<= 70
65 <		<= 65
60 <		<= 60

Teckenförklaring

- Emission line, road
- Emission line, rail
- Bef bostadshus
- Övrig bebyggelse
- Vårdlokal etc

Facade Noise Map

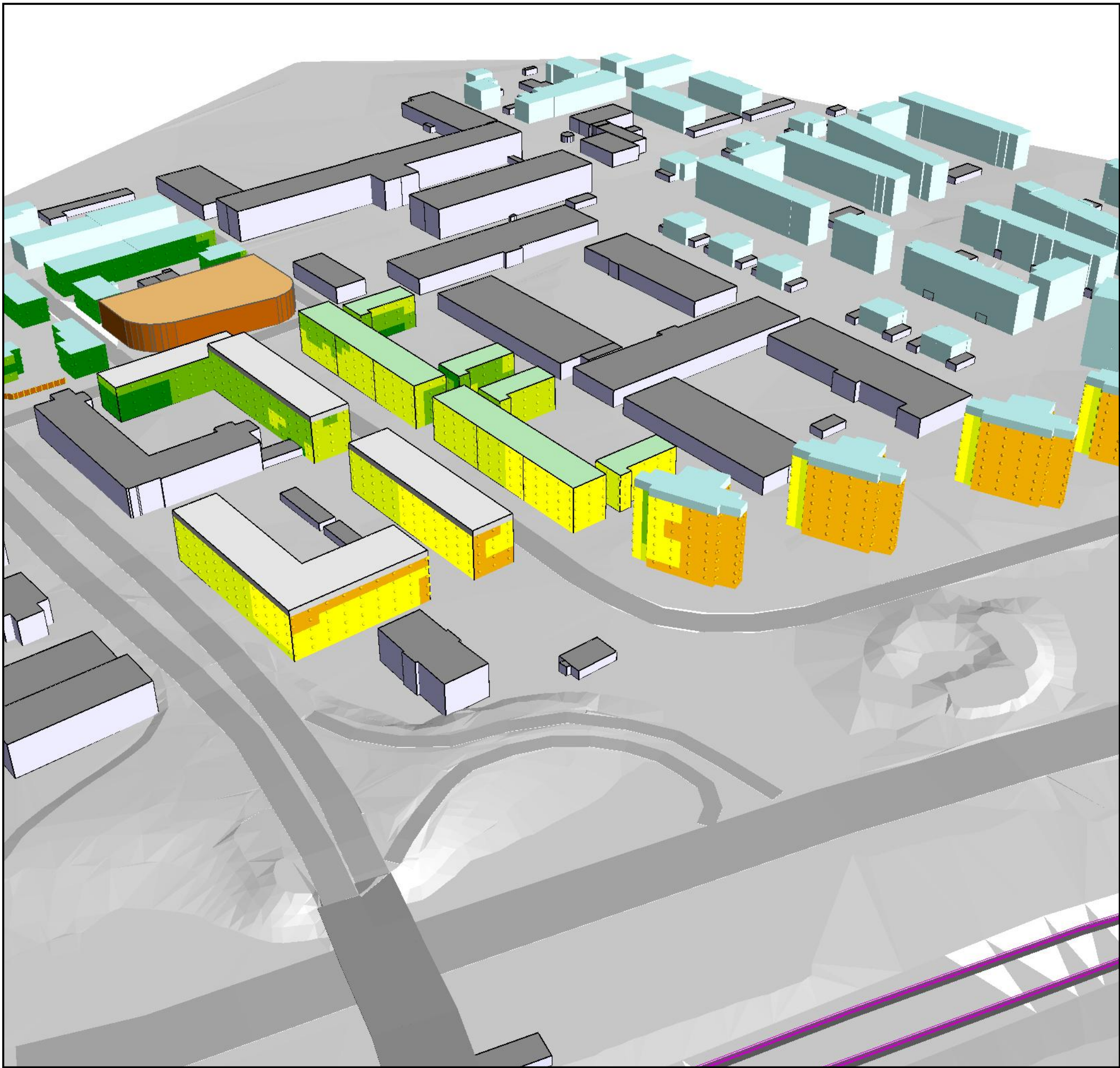
- Beräkn.punkt fasad
- Byggrätt enl DP
- Kommande planer
- Planerat phus
- Bef bullerskydd



(A3) Skala 1:1800

0 15 30 60 90 120 m

RAMBOLL



Umeå kommun
Uppdrag: Östra Dragonfältet Umeå
Uppdragsnr. 1320004971

Framtida situation
Scenario Fullständig utbyggnad

Maximal från spårtrafik
som frifältsvärde mot fasad
på planerad bebyggelse och befintliga
bostadshus inom planområdet.

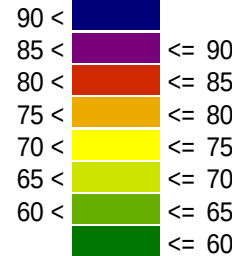
Karta
J102
3D
vy1

31_Planerad situation_jvgtrafik_lmax o leq_rev plan140623
Result number 31

Project engineer: Monica Waaranperä
Created: 2014-06-26
Processed with SoundPLAN 7.3, Update 2014-05-14

Ljudnivå Lmax
i dB(A)

Fasadnivåer som frifältsvärde



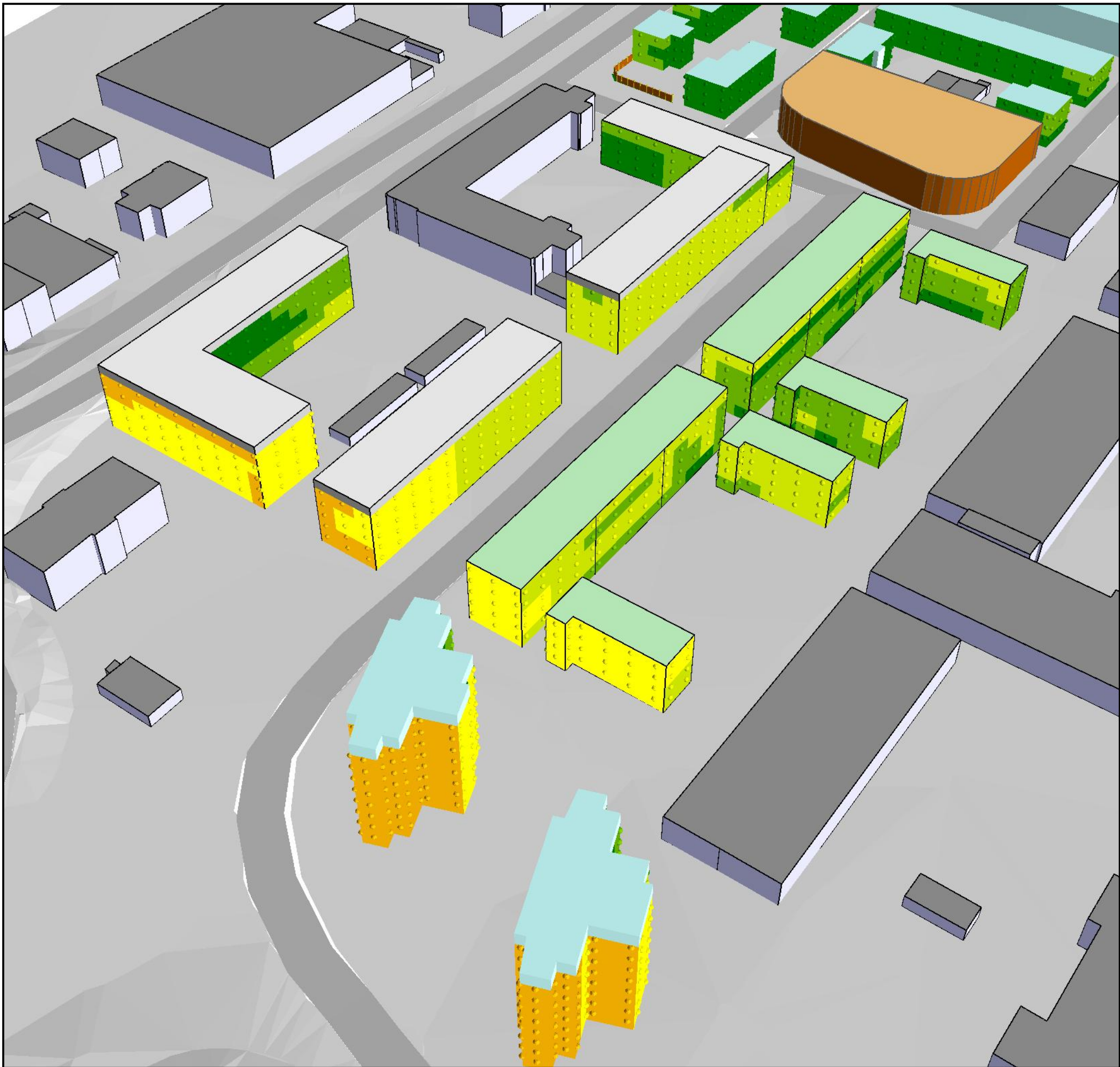
Teckenförklaring

- Emission line, road
- Emission line, rail
- Bef bostadshus
- Övrig bebyggelse
- Vårdlokal etc

Facade Noise Map

- Beräkn.punkt fasad
- Byggrätt enl DP
- Kommande planer
- Planerat phus
- Bef bullerskydd

RAMBOLL



Umeå kommun
Uppdrag: Östra Dragonfältet Umeå
Uppdragsnr. 1320004971

Framtida situation
Scenario Fullständig utbyggnad

Maximal från spårtrafik
som frifältsvärde mot fasad
på planerad bebyggelse och befintliga
bostadshus inom planområdet.

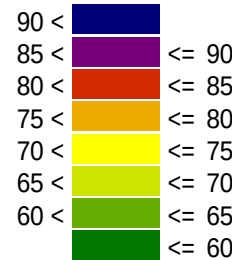
Karta
J102
3D
vy2

31_Planerad situation_jvgtrafik_lmax o leq_rev plan140623
Result number 31

Project engineer: Monica Waaranperä
Created: 2014-06-26
Processed with SoundPLAN 7.3, Update 2014-05-14

Ljudnivå Lmax
i dB(A)

Fasadnivåer som frifältsvärde



Teckenförklaring

- Emission line, road
- Emission line, rail
- Bef bostadshus
- Övrig bebyggelse
- Vårdlokal etc

Facade Noise Map

- Beräkn.punkt fasad
- Byggrätt enl DP
- Kommande planer
- Planerat phus
- Bef bullerskydd

RAMBOLL

Uppdrag MKB detaljplan Östra Dragonfältet
Beställare Umeå kommun, planavdelningen
Att Magdalena Blomquist, Tomas Strömberg
Handläggare Monica Waaranperä, Ramböll Akustik
Granskare Gustav Edvinsson
Uppdragsnr: 1320004971

Datum 2015-01-16

Ramböll Sverige AB
Box 17009, Krukmakargatan 21
104 62 Stockholm

T: +46-(0)10-615 60 00
D: +46 (0)10 615 60 74
F: +46-10-615 20 00
www.ramboll.se

Unr 1320004971

Ramböll Sverige AB
Org nr 556133-0506

PM 1 till Bullerrapport (Bilaga 2 MKB för detaljplan)

Östra Dragonfältet Umeå Bullerkartläggning

Sammanfattning

I denna PM redovisas kompletterande bullerberäkningar för framtida situation vid ett detaljplaneområde väster om Ridvägen utan ny bebyggelse i kv. Skvadronen, öster om Ridvägen. Jämförelse görs främst mot förslaget med full utbyggnad av kvarteren på båda sidorna om Ridvägen, enligt tidigare utförd bullerutredning.

Det blir i stort sett samma ekvivalentnivå från väg- och järnvägstrafik på fasader mot Ridvägen för båda alternativen, med eller utan ny bebyggelse i kv. Skvadronen. Nästan samma maximala ljudnivå från järnvägstrafik men lägre maximalnivå från vägtrafik på Ridvägen vid fasader mot Ridvägen om inte kv. Skvadronen byggs ut.

Liksom i föregående bullerutredning med full utbyggnad av de två planområdena, erhålls trafikbullernivåer över riktvärdena på bostadsfasader som vetter mot vägar och järnväg. Det finns dock goda möjligheter för att tillämpa avstegfall med bullerdämpad sida med hjälp av omsorgsfull lägenhetsplanlösning, och eventuellt kompletterande bullerdämpande åtgärder eller skyddsåtgärder, t ex skydd av vissa uteplatser.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1.	Bakgrund och syfte	4
2.	Beräkningsförutsättningar	4
2.1	Indata	4
2.1.1	Mark och plan	4
2.1.2	Trafikuppgifter	4
2.2	Planförslagets bebyggelse och riktlinjer	5
3.	Beräkningsresultat, trafikbuller	5
3.1	Samräknad ekvivalentnivå från väg- och spårtrafik	5
3.2	Maximal ljudnivå från vägtrafik	6
3.3	Maximal ljudnivå från spårtrafik	8
3.4	Samlad bedömning av planförslaget	10
4.	Kartbilagor	11

*PM 1 till Östra Dragonfältet Umeå, Bullerkartläggning, Ramböll
2014-07-02. (Bilaga 2 till MKB för detaljplan)*

1. Bakgrund och syfte

I Umeå pågår planering för att utveckla området Östra Dragonfältet i centrala Umeå. Ramböll Akustik har tidigare utfört en bullerutredning (Östra Dragonfältet Umeå, Bullerkartläggning, 2014-07-02) för en bebyggelsestruktur som tagits fram som grund för planeringsarbetet inom detaljplaneområde 1, väster om Ridvägen. Beräkningarna för framtida situation avsåg ett scenario med full utbyggnad av såväl det planområdet som ett område öster om Ridvägen, i kvarteren Skvadronen, i bullerutredningen benämnt detaljplaneområde 2.

I denna PM redovisas kompletterande bullerberäkningar för framtida situation vid detaljplaneområde 1 utan ny bebyggelse i Skvadronen. Anledningen till detta är att synpunkter framkommit under plansamrådet om vad som händer under perioden före kv. Skvadronen kan bebyggas. Jämförelse görs främst mot förslaget med full utbyggnad av kvarteren på båda sidorna om Ridvägen.

2. Beräkningsförutsättningar

Denna PM redovisar i första hand de förutsättningar som ändrats för de nu utförda beräkningarna. För övriga förutsättningar, indata, trafikuppgifter mm, samt för bedömningsgrunder, riktvärden och beräkningsmetod hänvisas till ovan nämnda bullerutredning.

2.1 Indata

2.1.1 Mark och plan

Det digitala kartunderlaget är detsamma som i föregående bullerutredning, d v s enligt filerna nedan. Det som skiljer är att den föreslagna (kontors-)bebyggelsen i de två östra kvarteren har tagits bort.

- Förslag på planerad bebyggelse och ombyggda gator är enligt: Östra Dragonfältet.dwg, levererad 2014-04-22.
- Omarbetat förslag på bostadshus: modell140611 – bostäder.dwg, levererad 2014-06-13.
- Nytt parkeringshus enligt: Skiss sitplan MB 140519.dwg, levererad 2014-06-13.

2.1.2 Trafikuppgifter

Väg- och järnvägstrafiken är densamma som i bullerutredningen.